UNTERSUCHUNGEN ÜBER DIE LAGE DER ANGESTELLTEN UND ARBEITER IN DEN VERKEHRSGEWERBEN

The date shows when this volume was taken.

All books not in use for instruction or research are limited to four weeks to all borrowers.

Periodicals of a general character should be returned as soon as possible; when needed beyond two weeks a special request should be made.

All *student* borrowers are limited to two weeks, with renewal privileges, when the book is not needed by others.

Books not needed during recess periods should be returned to the library, or arrangements made for their return during borrower's absence, if wanted.

Books needed by more than one person belong on the reserve list.

Untersuchungen

über die

Lage der Angestellten und Arbeiter

in den

Verkehrsgewerben.

Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

XCIX.

Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Untersuchungen

über die

Lage der Angestellten und Arbeiter

in den

Verkehrsgewerben.

Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Vorwort.

Gelegentlich der Erörterungen des Ausschusses des Vereins für Socialpolitik im September 1897 über den Antrag, die Verkehrspolitik, welche bezüglich der deutschen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen befolgt wird und die Konkurrenz dieser beiden Verkehrswege einer Untersuchung zu unterziehen, wurde der Antrag gestellt und angenommen, die Verhältnisse der in den Verkehrsgewerben beschäftigten Arbeiter und Angestellten zu erörtern. Für beide Seiten der Verkehrsfrage, für die wirtschaftliche wie die socialpolitische wurden besondere Kommissionen bestellt, zunächst unter dem Vorsitz des Herrn Geh. Reg.-Rats Prof. A. Wagner. Nachdem dieser infolge der Überlastung mit anderen Arbeiten den Vorsitz niedergelegt hatte, ging die Leitung der socialpolitischen Kommission, welcher die Aufgabe zugewiesen war, die Arbeits- und Lohnverhältnisse der in den Verkehrsanstalten angestellten Beamten und Arbeiter zu untersuchen, im März 1898 auf den Unterzeichneten über.

Die Kommission erörterte die Art und den Umfang ihrer Aufgabe, sowie die Art ihres Vorgehens und stellte Grundsätze auf für die anzustellenden Erhebungen und ein Erhebungsformular für die den Arbeitern und Angestellten vorzulegenden Fragen.

Der Ausschuß beschloß, dem Vorschlage der Kommission entsprechend, die Erhebungen auf die preußischen, die bayrischen, die sächsischen, die württembergischen, die badischen und die österreichischen Staatsbahnen, sowie auf die privaten und öffentlichen Straßenverkehrsgewerbe auszudehnen, auch den Versuch zu machen, kürzere Arbeiten über die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Angestellten in der Schweiz, England, Amerika und Frankreich zu veranlassen, die wenn sie auch nicht erschöpfend sein würden, doch wertvolle Vergleichspunkte für die Beurteilung der heimischen Verhältnisse bieten sollten. Zunächst aber wurde ein Unterausschuß beauftragt, das in den Berichten und Denkschriften der preußischen Staatseisenbahnverwaltung vorliegende Material auf seine Brauchbarkeit für die Zwecke der beschlossenen Erhebungen zu prüfen.

So war ein lohnendes Ziel gesteckt und ein erheblicher Erfolg für die Aufklärung socialpolitischer Verhältnisse, die bisher der eingehenden Forschung entzogen waren, stand in Aussicht, wenn es gelang einerseits die Staatseisenbahnverwaltungen geneigt zu machen, die nötigen Erhebungen mit dem Verein für Socialpolitik gemeinsam oder doch in Übereinstimmung mit ihm vorzunehmen, andererseits die geeigneten Referenten für die Straßenverkehrsgewerbe einer Anzahl größerer Städte, als welche Berlin, Köln, Hamburg, Posen, Breslau, Frankfurt a./M., München und Dresden in Aussicht genommen waren, und für das Ausland zu finden.

Mit lebhaftem Bedauern muß konstatiert werden, daß beide Voraussetzungen nicht eingetroffen sind.

Die von dem hierzu bestellten Unterausschuß vorgenommene Prüfung der Berichte und Denkschriften der preußischen Staatseisenbahnverwaltung hatte ergeben, daß das in denselben enthaltene Material für die Zwecke der beabsichtigten Erhebungen nicht hinreichend war. Der Verein wandte sich daher in der nachstehend abgedruckten Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte, ihm zur Erreichung der gesteckten Ziele seine Unterstützung gewähren zu wollen. Die Wiedergabe erfolgt wörtlich, weil aus ihr der Weg ersichtlich wird, den der Ausschuß für gangbar hielt und gehen wollte, um ein möglichst zutreffendes Bild der Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter des größten Verkehrsgewerbes Deutschlands zu erhalten.

„An Se. Exellenz
den Minister der öffentlichen Arbeiten
Berlin.

Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik hat in seinen Sitzungen vom September v. Jhs. und März d. Jhs. beschlossen, die Dienst-, Arbeits- und Lebensverhältnisse der unteren Beamten, der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und das gewonnene Material nach erfolgter Bearbeitung in den Vereinsschriften zu veröffentlichen.

Die Erhebungen sollen bei den Eisenbahnen die unteren Beamten, Hilfsbediensteten und Arbeiter der Betriebs-, Maschinen-, Verkehrswerkstätten und Telegrapheninspektionen umfassen. Für die Königlich Preußischen Staatseisenbahnen liegt in den amtlichen Berichten über deren Ergebnisse und in der dem Abgeordnetenhause anläßlich der Unfälle von 1897 vorgelegten Denkschrift ein reichliches Material vor, welches Angaben über die Zahl und Beschäftigung der Angestellten, deren Ent-

lohnung, Dienstdauer, Ruhepausen, über Wohlfahrtseinrichtungen, sowie Vergleichsziffern aus früheren Epochen und Daten hinsichtlich anderer Eisenbahnunternehmungen enthält. Wenn dieses Material dem Verein für Socialpolitik für seine Zwecke nicht hinreichend erscheint, so liegt das an dem Umstande, daß die Veröffentlichungen der Königl. Eisenbahnbehörden den Zweck hatten, ein allgemeines durchschnittliches Bild zu geben und daß daher auch die Angaben und Tabellen überwiegend auf großen Durchschnitten aufgebaut sind, während der Verein danach strebt, ein möglichst zutreffendes Bild der Lage des Individuums zu geben. Er glaubt, daß, um diesen Zweck zu erreichen, es notwendig ist, den Weg, den er bei Erhebungen über wirtschaftliche Verhältnisse mit Erfolg eingeschlagen hat, zu gehen: den der Detailerhebung durch Ausgabe von Fragebogen und durch Vernehmung einzelner Personen zur Ergänzung des gewonnenen Materials.

Selbstverständlich kann dies nur in beschränktem Maße geschehen, immerhin aber doch in einem Umfange, der typische Bilder für jede Kategorie der Angestellten und Arbeiter in typischen Bezirken der Königl. Preußischen Eisenbahnverwaltung erkennen läßt. Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik ist der Meinung, daß die Erhebung in vier Bezirken zu erfolgen hätte, in einem großstädtischen (Berlin), in einem Bezirk stärksten Verkehrs (etwa im rheinisch-westfälischen Industriebezirk), in einem Bezirk starken Verkehrs (Breslau, Magdeburg, Halle oder Hannover) und in einem oder zwei Bezirken schwächeren Verkehrs, und daß sie sich auf die in der Anlage[1] verzeichneten Gegenstände zu erstrecken hätte.

---

[1] 1. Lebensalter.

2. Art der Dienstleistungen einschl. der Nebendienste.

3. Art und Zeitpunkt der Anstellung: etatsmäßig unkündbar oder kündbar, als Lohnarbeiter mit oder ohne Kündigungsfrist, versichert oder pensionsberechtigt. Dauer der Beschäftigung im Anstellungsverhältnis im letzten Jahre.

4. Höhe des festen Diensteinkommens pro Monat bezw. Woche oder Tag. Feststehende Alters- oder sonstige Zulagen.

5. Accordlohnverdienst der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

6. Höhe der aus Nebendiensten bei der Verkehrsanstalt fließenden Bezüge in der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

7. Betrag der Prämien, Kilometergelder, Stundengelder, Nachtgelder in der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

8. Angabe der Naturalbezüge: Wohnung, Feuerung, Feldnutzung, Dienstkleidung und sonstige Vorteile.

Der Verein wird Referenten bestellen, denen die Anstellung der Erhebungen über die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben und die Bearbeitung des gewonnenen Materials obliegen wird. Außer den Staatseisenbahnen kommen die Privat- und Kleinbahnen, die Straßenbahnen verschiedener Art, der Omnibus- und Droschkenverkehr in Frage.

Eine gleichartige Darstellung ist für Bayern, Sachsen, Baden und Österreich beabsichtigt. Bezüglich des Auslandes, Englands, Nordamerikas, Belgiens, Frankreichs und der Schweiz sollen kürzere, weniger eingehende Darstellungen veröffentlicht werden.

Der Kaiserlich Österreichische Eisenbahnminister hat dem Mitgliede unseres Ausschusses, Prof. v. Philippovich in Wien, seine Geneigtheit ausgesprochen, unserem Unternehmen seine Unterstützung zu gewähren. Er wird einen Beamten seines Ministeriums beauftragen, in Gemeinschaft mit dem von dem Verein bestellten Referenten den Plan der Erhebungen festzustellen. Der vereinbarte Fragebogen soll dann durch die Eisenbahnbehörden an die zu befragenden Angestellten und Arbeiter hinausgegeben und wieder eingesammelt werden. Der Referent wird dann das Material verarbeiten und die noch zu ergänzenden Lücken feststellen, die Ergänzungen werden nach erfolgter Vereinbarung durch die Behörden erfolgen. An den hierbei und zur Feststellung der allgemeinen Lebensverhältnisse der Angestellten und Arbeiter erforderlich werdenden Besprechungen mit Einzelnen derselben wird sich auch der vom Verein bestellte Referent beteiligen.

An Euer Exellenz richten wir nun die ergebene Bitte, uns zur Erreichung des gesteckten Zieles Ihre gütige Unterstützung gewähren zu wollen in der Weise, daß

entweder die Königl. Eisenbahnbehörden angewiesen werden, den bestellten Referenten bei Vornahme der Erhebungen und Vernehmungen zur Seite zu stehen,

oder daß dieselben angewiesen werden, die Erhebungen und Vernehmungen unter Mitwirkung unseres Referenten, wie das in Öster-

9. Länge der Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft. Tag und Nachtdienst. Ruhetage. Ruhepausen zu Haus und außerhalb des Hauses. Mahlzeiten in oder außerhalb des Hauses. Urlaub.

10. Aussichten in bessere Stellungen aufzurücken.

11. Unterstützungskassen. Vorteile u. Beiträge. Sonstige Wohlfahrtseinrichtungen.

12. Familienverhältnisse. Wohnung. Schule. Verdienst der Frau oder der Kinder. Preisverhältnisse im Wohnort.

reich geschieht, selbst vorzunehmen und in beiden Fällen unseren Referenten aus dem ihnen zur Verfügung stehenden Material diejenigen Mitteilungen zu machen, deren sie zur erschöpfenden Erledigung ihrer Aufgabe bedürfen.

Die Namen des oder der bestellten Referenten würden wir uns gestatten, Euer Exellenz nach Erlangung Ihrer Zustimmung zu unserem Antrage mitzuteilen, auf die wir mit Rücksicht darauf zu hoffen wagen, daß die eingehende Darstellung der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Königl. Preußischen Staatseisenbahnen die Vorteile des Staatsbahnsystems auch für diese in ein helles Licht stellen wird.

Der Vorsitzende
des Vereins für Socialpolitik.
Schmoller.

Der Vorsitzende
des Ausschusses zur Untersuchung
der Verhältnisse der Angestellten
und Arbeiter in den Verkehrsgewerben.

Frh. v. Berlepsch."

Der Herr Minister lehnte das Gesuch ohne Angabe von Gründen ab und seinem Beispiel folgten Bayern, Sachsen, Baden, teils mit, teils ohne Begründung. Die Erhebungen waren damit unmöglich geworden, die beabsichtigte Untersuchung der dienstlichen, Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter der deutschen Staatsbahnen mußte aufgegeben werden.

In Österreich lief die Sache einigermaßen anders.

Die österreichischen Mitglieder des Vereins für Socialpolitik hatten unter Mitwirkung des Handelsministers von Bärnreither im Sommer 1898 Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium gepflogen, die erkennen ließen, daß dieses geneigt sei nach gemeinsam verabredeten Grundsätzen wenn auch formell ganz selbständig vorzugehen. Es wurde in Aussicht genommen, zunächst die Lage der Eisenbahnwächter zu erheben, und zwar ausschließlich im Bereiche der k. k. Staatsbahn. Diese Beschränkung war notwendig, weil dem Ministerium kein Mittel zu Gebote stand, die Direktionen der Privatbahnen zur Mitwirkung bei den Erhebungen heranzuziehen.

Kurze Zeit darauf trat das von Dr. v. Bärnreither geschaffene Arbeitsstatistische Amt ins Leben, und es erschien zweckmäßig, die Erhebungen über die Lage der Verkehrsbediensteten diesem Amte zu übertragen. In der ersten Sitzung des Beirats wurde deshalb der Antrag gestellt, das Amt wolle eine Erhebung über die Lage der Verkehrsbediensteten veranstalten. Der Antrag wurde angenommen und ein Ausschuß mit der Vorbereitung der Erhebung betraut.

Inzwischen war die von dem k. k. Eisenbahnministerium selbständig vorgenommene Erhebung über die Lage der Eisenbahnwächter beendet worden.

Indem das Ministerium das sehr umfangreiche Material dem Arbeitsstatistischen Amte zusandte, war der Anlaß gegeben, den Ausschuß zu konstituieren.

Zwei Mitglieder desselben wurden beauftragt, das Material zu prüfen; und als diese Prüfung ergeben hatte, daß es in gewissenhafter Weise gesammelt sei, und daß die gegen die Erhebungen laut gewordenen Einwendungen sich nicht aufrecht erhalten ließen, beschloß der Ausschuß und sohin auch der Beirat, das Amt zu ersuchen, es möge das gesammelte Material einer wissenschaftlichen Bearbeitung unterziehen.

Zur Erhebung der Lage der Eisenbahnwächter hatte das Ministerium zwei Fragebogen hinausgegeben.

Der erste mehr allgemein gehaltene wurde von sämtlichen 9—10000 Wächtern der k. k. Eisenbahnen ausgefüllt, wobei natürlich die Beamten dort ausfüllen halfen, wo es notwenig war. Daneben wurde mittelst eines zweiten sehr in die Einzelheiten eingehenden Fragebogens die Lage von 440 Wächtern — je 40 in jedem der elf Direktionsbezirke — ganz genau festgestellt.

Mit diesen Erhebungen über die Lage der Wächter ist die Thätigkeit natürlich nicht abgeschlossen. Es wurde vielmehr beschlossen, die mehr als 10000 Köpfe umfassenden Werkstättenarbeiter der k.k. Staatsbahnen in den Bereich der Untersuchungen einzubeziehen. Die vom Ministerium ausgearbeiteten Fragebogen wurden im Ausschusse einer eingehenden Prüfung unterzogen und sodann in der Plenarsitzung des Arbeitsbeirats angenommen. Von den Fragebogen bezieht sich der erste auf die Zahl der Arbeiter der einzelnen Werkstätten, die Art ihrer Beschäftigung und Entlohnung u. s. w. Der zweite sucht die Verhältnisse des einzelnen Individuums zu erfassen. Während demnach der erste Fragebogen nur von der Werkstättenleitung auszufüllen sein wird, ist bei Ausfüllung des zweiten eine Mitwirkung der Arbeiter gedacht. Der dritte Fragebogen endlich soll als Anhaltspunkt bei der mündlich durchzuführenden Enquete dienen. Denn durch Einfügung einer solchen in den Rahmen der vorzunehmenden Erhebungen werden diese ihre besondere Bedeutung erlangen.

Unsere österreichischen Mitglieder hoffen hiernach in kurzer Zeit über die Lage eines zwar nur kleinen Teiles der Verkehrsbediensteten, aber über diesen so genau unterrichtet zu sein, wie dies bisher noch in keinem Lande des Kontinents erreicht wurde.

Für die Untersuchung der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe wurde vom Unterausschuß das nachstehend abgedruckte Programm und Erhebungsformular aufgestellt.

Programm.

Die Erhebungen sollen sich auf die Verhältnisse der unteren Bediensteten und Arbeiter der Privatposten, des Straßenbahn-, Omnibus- und Droschkenwesens erstrecken.

Es wird angenommen, daß sie wesentlich durch Auskunft der Unternehmer und durch Vernehmungen von Einzelpersonen geführt werden, es bleibt aber dem Referenten überlassen, sich auch auf andere Weise Information zu verschaffen, verlangt wird nur, daß sie vollständig und zuverlässig sind.

Auch die Art der Darstellung bleibt dem Referenten überlassen.

Für die Vernehmungen wird nachstehendes Formular zu Grunde gelegt werden können, welches zugleich einen Anhalt giebt für die Punkte, welche durch die Erhebungen klargestellt werden sollen.

Es wird darauf gerechnet, daß die Darstellung der Verhältnisse im Erhebungsbezirk etwa innerhalb eines Jahres vorgelegt wird.

Erhebungsformular

für die Frage der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe.

1. Wie heißt und wie alt ist der Befragte?
2. Bei welchem Unternehmer ist er beschäftigt?
3. Welche Art von Dienstleistungen und Nebendiensten hat er zu verrichten?
4. Wann und unter welchen Bedingungen ist er angestellt? Unkündbar oder kündbar mit welcher Kündigungsfrist? Versichert oder pensionsberechtigt? Wie lange war er im letzten Jahre beschäftigt?
5. Wie hoch war sein festes Diensteinkommen pro Monat bezw. Woche oder Tag, wie hoch die aus Nebendiensten fließenden Bezüge im letzten Jahr? Im Falle der Accordlöhnung: wie hoch waren die Accordlöhne normiert, wie hoch war das Accordlohnverdienst im letzten Jahre?
6. Wurden Prämien, Kilometergelder, Stunden- und Nachtgelder gezahlt und in welcher Höhe? Wie hoch war der Gesamtbetrag im letzten Jahre?
7. Erhielt der Befragte Naturalbezüge: Wohnung, Feldnutzung, Dienstkleidung oder andere? Wie hoch war deren Betrag im letzten Jahre zu veranschlagen?
8. Wird auf eine Einnahme aus Trinkgeldern des Publikums gerechnet? Wie hoch belief sich dieselbe im letzten Jahre?
9. Wie lange laufen der tägliche normale Dienst und die normale Dienstbereitschaft? Wie oft kommen durchschnittlich im Monat Nebenstunden vor, wie lange dehnt sich dann in der Regel die tägliche gesamte Dienstarbeitszeit aus? Welche regelmäßigen Ruhepausen finden statt, giebt es außer ihnen auch unregelmäßige Ruhepausen? Wie oft werden dienstfreie Tage gegeben, in der Woche oder im Monat? Wieviel Stunden der Tages- und Nachtzeit umfassen diese dienstfreien Tage regelmäßig? Wieviel dienstfreie Tage fielen im letzten Jahre auf den Sonntag? Wann und wie oft war der Besuch des Gottesdienstes, insbesondere des

Hauptgottesdienstes möglich? Die durch thatsächlichen Dienst und Dienstbereitschaft während zweier Wochen in der verkehrsreichsten Zeit besetzten Stunden sind auf folgendem Schema durchzustreichen.

		Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend	Sonntag	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Sonnabend
Mitternacht	12														
	11														
	10														
	9														
	8														
	7														
Nachmittag	6														
	5														
	4														
	3														
	2														
	1														
Mittag	12														
	11														
	10														
	9														
	8														
	7														
Vormittag	6														
	5														
	4														
	3														
	2														
Mitternacht	1														

Wie oft kehrten solche verkehrsreiche Wochen im letzten Jahre wieder?

10. Wieviel Zeit braucht der Befragte, um von seiner Wohnung zum Ort des Dienstantritts zu gelangen?

11. Bestehen Wohlfahrtseinrichtungen für die Angestellten und Arbeiter?

12. Haben die Angestellten und Arbeiter Aussichten in bessere Stellungen aufzurücken?

Im Anfang gelang es auch geeignete Referenten für eine Anzahl größerer Städte zu gewinnen, so für Berlin, Köln, Posen, München, Breslau, Hamburg, Dresden. Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen (Sitz in Hamburg) gab dem Ersuchen des Vereins, ihn bei seinen Erhebungen zu unterstützen, in bereitwilliger Weise nach und richtete unter dem 6. März 1900 an seine Mitglieder ein entsprechendes Schreiben.

Soweit war alles in befriedigender Weise vorbereitet. Nun aber erklärten mehrere der Herren Referenten, daß sie wegen Überlastung mit anderen Arbeiten, oder aus anderen Gründen von der übernommenen Aufgabe zurücktreten müßten, und zwar teilweise zu einem so späten Zeitpunkt, daß ein rechtzeitiger Ersatz für sie unmöglich wurde. Denn es war nicht möglich, den Termin für die Ablieferung der Arbeiten ins unbestimmte hinauszuschieben, weil einige derselben abgeliefert waren und veröffentlicht werden mußten, sollten sie nicht veralten und an Interesse verlieren. Das gilt besonders von der Arbeit für Berlin, in welcher der große Strike der Straßenbahner Berücksichtigung gefunden hatte.

Das Resultat der Bemühungen des Ausschusses war schließlich der gestellten Aufgabe gegenüber gering, es bestand in fünf Arbeiten, von denen einige sich auf die Wiedergabe der für die Angestellten der Straßenbahnverkehrsgewerbe bestehenden dienstlichen Bestimmungen und Lohnsätze beschränkten.

Von einer Befragung der Angestellten und Arbeiter war hier abgesehen worden, was zum Teil wohl seine Erklärung darin findet, daß mündliche Erhebungen bei diesen außerordentlich schwierig sind mit Rücksicht auf den Umstand, daß sie sehr häufig erst in vorgerückter Abendstunde dienstfrei werden.

Von einer eingehenden, in die Breite und in die Tiefe gehenden Untersuchung der socialen Lage der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe in Deutschland war demnach nicht die Rede, und da auch die Absicht, über die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Angestellten gründliche Erhebungen anzustellen, vereitelt war, so lag die Frage nahe, ob der

Verein nicht davon absehen solle, Arbeiten über die sociale Seite der Verkehrsgewerbe zu veröffentlichen. Wenn der Ausschuß sich hierzu dennoch entschloß, so bestimmte ihn zunächst der Umstand, daß es gelungen war, eine socialwissenschaftliche Studie zur socialen Lage der Eisenbahner zu erhalten, die zwar nicht auf officiellen oder privaten Erhebungen großen Stils beruhte, dafür aber den Vorzug hatte, aus unmittelbarer Beobachtung eines hellsehenden Auges und klaren Kopfes hervorgegangen zu sein. Der Verfasser ist, wie er selbst erzählt, für längere Zeit als Arbeiter im Osten und Westen der Monarchie in den Bahndienst getreten, hat eigene Erfahrungen gesammelt und reiche Gelegenheit gehabt, die anderer Beobachter, vor allem die der Arbeiter und Beamten selbst, zu benutzen. Er schildert die Dinge, wie sie sich von unten gesehen darstellen, aber nicht kritiklos, den Untergrund und Rahmen seines Bildes liefern die amtlichen Veröffentlichungen. Diese Arbeit erschien so wertvoll, daß es höchst bedauerlich gewesen wäre, wenn sie nicht veröffentlicht worden wäre.

Sodann boten doch auch zwei der Arbeiten über die Straßenverkehrsgewerbe, die über München und Berlin, so eingehende Darstellungen der Lage der Angestellten in diesen Gewerben, daß deren Veröffentlichung wünschenswert erschien. Für die Berliner Arbeit trat, wie schon erwähnt, das Moment der Behandlung des großen Ausstands der Straßenbahner verstärkend hinzu.

Auch die von einem Mitarbeiter des Musée Social in Paris gelieferte Arbeit über die Angestellten der französischen Eisenbahnen, sowie der Omnibus und Straßenbahnen von Paris enthält wertvolles Material für den Vergleich deutscher und französischer Verhältnisse. Die drei übrigen Referate haben ihren Wert als Beitrag für weiter fortzusetzende Untersuchungen. Ob diese überhaupt vorzunehmen und auf weitere Orte auszudehnen sind, bleibt abzuwarten. Wie bekannt hat die frühere Arbeitsstatistische Kommission beschlossen, die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Verkehrsgewerbe in den Kreis ihrer Untersuchungen zu ziehen. Es ist anzunehmen, daß deren Nachfolger, die socialpolitische Abteilung des statistischen Reichsamtes diesen Beschluß aufnehmen und eine eingehendere Darstellung mit Hilfe des ihr zur Verfügung stehenden umfangreichen Apparates liefern wird, als es dem Verein für Socialpolitik möglich sein würde. Jedenfalls wird er seine weiteren Beschlüsse von dem Ausfall dieser officiellen Enquete abhängig machen müssen.

Frh. von Berlepsch.

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preußen.

Socialwissenschaftliche Studie von Waldemar Zimmermann.

Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten der Düsseldorfer Straßenbahn.

Das Droschkenwesen zu Frankfurt am Main.

Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preußen.

Socialwissenschaftliche Studie

von

Waldemar Zimmermann.

Einleitung.

„Wir leben im Zeichen des Verkehrs." Dies Wort klingt durch die Lande. Die gesteigerte Beweglichkeit, das Streben nach immer vollkommnerer Überwindung des trennenden Raumes ist eine der charakteristischen Äußerungen des hastenden Lebensdranges der Gegenwart. Heut fahren in Deutschland alljährlich 800 Millionen Reisende im Dienst ihrer Lebensinteressen auf der Eisenbahn, von den Hunderten von Millionen des Binnenortsverkehrs ganz abgesehen. Und das stolze Gefühl, wie herrlich weit es der Mensch in der Befriedigung dieses elementarsten Bedürfnisses der Gesellschaft, in der Förderung des Verkehrs und des Güteraustausches gebracht hat, ist wohl fast überall verbreitet.

Die allgemeine Huldigung an den Verkehrsgenius hat nur noch in der staunenden Bewunderung der Technik eine Parallele. Wie im Motiv ihr verwandt, ist sie es aber auch in der Art ihrer Bethätigung. Wie man geblendet vor dem Glanz der technischen Errungenschaften steht und in dem Preis ihrer Leistungen sich nicht genug thun kann, während doch der Durchschnittsgebildete von dem Werdegang der technischen Schöpfung kaum eine klare Vorstellung hat, ja auch nur selten die Notwendigkeit empfindet, die Elemente des inneren Getriebes kennen zu lernen, so erschöpft sich leider vielfach die Sympathie für das imposante Verkehrsgewerbe und selbst für den großartigsten und einem jeden vertrauten Zweig, für die Eisenbahn, in dem Interesse an den Außenerscheinungen, an den Vorteilen, die diese oder jene Neugestaltung hier bringen könnte; auf die innere Struktur des Betriebes erstreckt sie sich nur ausnahmsweise.

Der Reisende, der in seinem wohlig-warmen Abteil, behaglich zurückgelehnt, die Meilen zwischen Berlin und Köln im Fluge durchmißt, genießt zufrieden die Segnungen des Verkehrsbetriebes; vielleicht klagt er auch über die ungenügende Lüftung und Beleuchtung, über die „menschenunwürdige" Ausstattung der Wagen, über das Schütteln und Stoßen des Zuges, soweit

ihm seine Gedanken, die sich mit dem Ziel der Reise beschäftigen, Muße lassen: — die Arbeit, die es ihm ermöglicht, zu diesem Ziele zu gelangen, interessiert ihn in den seltensten Fällen. An die Männer, die draußen in Wind und Wetter um seinetwillen stehen, — der am Regulator der Maschine, jener am Wege beim Schrankenzuge, der hier auf dem Stellwerk, der dort am Bahnsteig, — an sie braucht er ja nicht zu denken.

Nur das Gefühl der Unsicherheit, die Besorgnis eines Unfalls, die ihn plötzlich beschleicht, vermag seine Gedanken einmal auf die Beamten hinzulenken und die Frage in ihm anzuregen, ob sie auch stramm auf dem Posten seien.

Da erst setzt das Interesse für die innere Struktur des Verkehrssystems, für die Arbeitsverfassung innerhalb dieses Riesenbetriebes ein.

Dieses Moment, daß Millionen von Menschenleben hier täglich in Gefahr sind, neben der Bedeutung dieses Betriebes für die Aufrechterhaltung unseres gesamten heutigen Wirtschafts- und Gesellschaftslebens, dessen Adernetz dieses Verkehrssystem darstellt, ist wahrlich Grund genug, sich mit der Konstruktion und der Arbeitsweise des großen Apparates, mit den Wurzeln der Erscheinungen dieser eigenartigen Arbeitswelt zu befassen. Und zwar dürfte sich neben der Physiologie dieses Körpers vielleicht auch eine Pathologie als theoretische Notwendigkeit erweisen.

Außer diesen Gründen der öffentlichen Wohlfahrt und Sicherheit, die eine Durchleuchtung des Organismus von der socialpolitischen Seite her ebenso dringend wie die bislang ausschließlich geübte technische Beobachtung erheischen, ist es aber vor allem die Thatsache, daß es sich in diesem Betriebe, — ich spreche nun insbesondere von dem preußischen Eisenbahnbetriebe —, um ein Drittel Millionen Menschen handelt, deren Arbeits- und Lebensverhältnisse hier auf dem Spiele stehen, also um ein socialpolitisches Riesenproblem, wie es uns nicht zum zweiten Male in einem Betriebe der Welt begegnet. Zudem ist dieser Betrieb ein Staatsbetrieb, der nicht der Eigenmacht eines privaten Unternehmers untersteht, sondern als dessen Betriebsherr und Arbeitgeber sich das gesamte in der Krone einheitlich repräsentierte Volk fühlen muß. Kenntnis von der socialen Verfassung dieses Unternehmens zu gewinnen, ist eine öffentliche Pflicht für jeden Staatsbürger, denn hier ist das Feld, wo der Staat, unbeengt durch die Schranken des Sondereigentums und des privaten Interesses, seinen socialpolitischen Willen rein bethätigen darf.

Die preußisch-hessische Eisenbahnbetriebsgemeinschaft mit ihren mehr als 30000 km Betriebsausdehnung, das größte einheitlich verwaltete Eisenbahnnetz der Erde, ist zugleich ein hervorragendes Beispiel staatswirtschaft-

licher Unternehmung, so daß auch die nationalökonomische Wissenschaft ein Interesse daran haben dürfte, dieses System nicht nur unter wirtschafts- und finanzpolitischem, sondern auch unter socialpolitischem Gesichtspunkte behandelt zu sehen. Schließlich bietet dieses Betriebsfeld in seinen gewaltigen Beamten- und Arbeiterheeren ein großartiges Objekt für das Studium der socialen Organisation, des beruflichen Zusammenschlusses zwecks Förderung der Standes- und Wirtschaftsinteressen, und giebt weiterhin Gelegenheit, die Kreuzung der vom Geist der Gegenwart hineingetragenen gewerkschaftlichen Tendenzen der Gleichberechtigung und Koordination mit dem aus der Geschichte und dem inneren Wesen dieses Betriebes erwachsenen Mächten der Subordination und Disciplin zu beobachten. Wahrlich Anlässe genug zu glauben, daß dieser ergiebige Boden gründliche Bearbeitung erfahren und nutzbare Frucht für die Wissenschaft und die politische Erkenntnis getrieben haben müßte. Sehen wir doch in jedem anderen Gewerbszweige, zumal wenn sich ihm das öffentliche Interesse gelegentlich zuwandte, Gewerbe- und Socialpolitiker im Bunde mit der Wissenschaft eifrig thätig, teils auf dem Wege privater Umfrage, teils auf dem Wege der öffentlichen und amtlichen Erhebungen Licht über die socialen Zustände des Betriebes zu verbreiten. Durch ihre Fabrikinspektoren vermittelt uns die Regierung selbst kritische Darstellungen der Arbeitsverhältnisse in den einzelnen privaten Unternehmungen. Sollte diese Aufhellungsarbeit nicht um so erfolgreicher im Bereich des größten öffentlichen Betriebes, an dem das ganze Volk aufs engste interessiert ist, im Bereich der Eisenbahn sich bestätigt haben?

Nein! Über die preußischen Eisenbahnbetriebs- und Arbeiterverhältnisse sind wir durch keinerlei systematische Schilderungen unterrichtet. Eine so hervorragende Rolle die Lokomotive und der Bahnhof in der schönen Litteratur spielen, in der socialpolitischen Litteratur ist das Flügelrad, wenn man von einzelnen socialtheoretischen Abhandlungen, wie etwa denen des Eisenbahndirektors De Terra absieht, kaum von privater Seite behandelt worden. Es konnte keine genügende Darstellung entstehen, weil der Eisenbahnbetrieb nach außen fest abgeschlossen ist, eine öffentliche Erörterung socialer Verhältnisse unter den Beamten aber durchaus vermieden wird, da das Odium socialdemokratischer Tendenzen an derlei Bethätigung allzuleicht sich anheftet. Nur vereinzelt und stets anonym gelangen kritische Besprechungen von Mißständen in die Presse.

Diese Zeitungsnotizen „aus dem Reiche des Herrn von Thielen" sowie die Stenogramme über die Verhandlungen der zahllosen Petitionen von Eisenbahnern im preußischen Landtage, die Fachpresse endlich der Bahnbeamten und Eisenbahnwerkstättenarbeiter sind die einzigen nichtamtlichen

Quellen, aus denen man einigen Aufschluß über die socialen Zustände im Betriebsreiche der Eisenbahn gewinnen konnte, und selbstverständlich meist nur einseitigen, durchaus lückenhaften Aufschluß, da bloß die grellen Punkte einer Schilderung wert gefunden werden, das maßgebende gewöhnliche Bild der Dinge aber hierbei größtenteils verborgen bleiben muß. Die Details der Fachpresse setzen überdies eine gegenständliche Kenntnis der Dinge voraus.

Die amtlichen Veröffentlichungen, die die sociale Frage des Eisenbahnbetriebs berühren, bestehen in einer „Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit, die Betriebseinrichtungen und den Betriebsdienst auf den Staatsbahnen" und in den alljährlichen Berichten über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten dem Abgeordnetenhause gelegentlich der Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung vorlegt; sie enthalten im Anhang seit 1895 verschiedene den Gesamtbereich umfassende, knappe Nachweisungen über die an die Gehilfen und Arbeiter gezahlten durchschnittlichen Tagesvergütigungen und Löhne, über die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes des Personals, über die Unfälle im Betriebe, über die Leistungen der Arbeiter-Kranken- und Pensionskassen sowie über die Wohlfahrtseinrichtungen, und schließlich auch den Wortlaut der Vorschriften über die tägliche Dauer der planmäßigen Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals.

Dieser summarische Querschnitt durch die socialen Verhältnisse des Eisenbahnpersonals mit seinen „Durchschnitts-" und „planmäßigen" Angaben, an sich erfreulich als Fortschritt der Berichterstattung, kann natürlich als unmittelbare socialpolitische Erkenntnisquelle nicht in Betracht kommen. Einmal ist der Verwaltungsbericht des Betriebsleiters eines Unternehmens noch niemals eine kritische Geschichtsdarstellung gewesen; er kann im günstigsten Falle darthun, wie man die Dinge von oben sieht; bei socialen Fragen handelt es sich aber gerade darum, wie sich die Dinge von unten gesehen darstellen, das heißt, wie die Verhältnisse von den Beteiligten empfunden werden. Der ministerielle Bericht indes will überhaupt nicht sociale Wirkungen und Zusammenhänge schildern; er wertet nicht, er giebt absolute Daten ohne Maßstäbe. Nur durch die Methode des Vergleichs könnte man diesen Zahlen eine verständliche Sprache leihen.

Angesichts dieses Mangels einer kritischen Berichterstattung über dieses wichtigste Feld der gewerblichen Arbeit hatte der Verein für Socialpolitik seinerzeit den Beschluß gefaßt, eine Enquete über die Lage der Angestellten des Verkehrsgewerbes zu veranstalten. Sein Gesuch an den Minister der öffentlichen Arbeiten, eine Umfrage mittelst Fragebogens bei den Eisenbahn-

bediensteten zu gestatten, erfuhr indes mit der Begründung eine Ablehnung, daß solche Umfrage die Disciplin der Beamtenschaft gefährden könnte, daß sie sich schließlich auch erübrige angesichts der amtlichen Berichte über die wesentlichen in Betracht kommenden Punkte.

Die vorliegende Arbeit nun ist ein privater Versuch, der großen Frage: wie sieht es unter den Eisenbahnern aus? — beizukommen. Ein Versuch, entsprungen aus einem tieferen socialen Interesse, aber unternommen mit den unzureichenden Mitteln des Einzelnen und drum von dem Ziele, allen jenen bedeutsamen Fragen, die eingangs als Ziel einer derartigen Arbeit hingestellt wurden, gerecht zu werden, weit entfernt! und doch als möglichst wirklichkeitsgetreuer Bericht über die Verhältnisse der unteren Angestellten des äußeren Bahndienstes, insonderheit des Fahrpersonals, vielleicht ein nicht unnützer Beitrag zur Kenntnis des großen Unternehmens. Gewiß in der Hauptsache nur eine Sammlung von Stichproben aus dem ungeheuren Bereiche, und doch vielleicht brauchbar als ein Maßstab zur Beurteilung der absoluten amtlichen Ziffern.

Die Dinge erscheinen hier von unten gesehen. Die Darstellung stützt sich zu einem Teil auf eigene Erfahrung: — der Verfasser ist zum Zwecke eigener Beobachtung selbst für längere Zeit als Arbeiter im Osten und Westen der Monarchie in den Bahndienst getreten —; weiterhin auf die Mitteilungen anderer Beobachter, sowie vor allem der Arbeiter und Beamten selbst, zum dritten endlich auf die kritische Benutzung des in der Fachpresse gebotenen Materials. Den Untergrund und den Rahmen dieses Bildes liefern dann die amtlichen Veröffentlichungen. Die Beobachtungen und Daten in dieser Arbeit stammen aus den letzten drei Jahren.

Allgemeine Charakteristik der Arbeit und der Arbeiter im Eisenbahnbetriebe.

Der Eisenbahnbetrieb, speciell der Fahr- und Bahnhofsbetrieb, weicht von dem Charakter der übrigen gewerblichen Großbetriebe dadurch erheblich ab, daß die Betriebssteigerung, die Erhöhung seiner Leistungsfähigkeit nicht so sehr auf der Maschine, als vielmehr auf dem Menschen beruht. Da aber ein gewerblicher Großbetrieb im letzten Grunde in der maschinellen Struktur, bei der ein Glied pünktlich und automatisch in das andere greift, seine Daseinsvoraussetzung hat, so liegt die Auffassung nahe, daß im Eisenbahnbetriebe eben der Mensch das maschinelle Element ersetzen muß. Wie die Räder eines Uhrwerkes müssen hier die Dienstleistungen genau ineinander greifen; sobald ein Glied versagt, „nicht will, stehen alle Räder still“. Das Unter-

lassen einer Weichenstellung mit ihren verhängnisvollen Folgen kann unter Umständen einen ganzen Bahnhofsbetrieb zum Stocken bringen und damit auch den Durchgangsverkehr lahm legen. Durch die peinlichste Dienstreglung, durch die Pflicht mechanisch genauer Diensterfüllung, durch die eiserne Disciplin sind die verschiedenartigen Glieder zu einem einheitlichen, arbeitsfähigen Mechanismus zusammengeschmiedet. Der Mensch wird im Eisenbahnbetriebe nicht Diener der Maschine wie sonst im Großbetriebe, er wird selbst Maschine. Aber doch auch nur nach der einen Seite hin, nur in dem Sinne der pünktlichsten, peinlich genauen, Schlag um Schlag aufeinander folgenden Leistung. Auf der anderen Seite werden gerade vom Bahnbetriebe an die menschlichen Eigenschaften des Beamten, an seine Fähigkeit individueller Funktion, an seine psychischen Kräfte Anforderungen gestellt, wie in kaum einem zweiten Großbetriebe. Der Eisenbahngroßbetrieb ist in seiner Leistung und seiner Betriebssteigerung eben nicht wie jeder andere Großbetrieb abgestellt auf Koncentration, sondern auf Expansion, nicht sowohl auf immer rationellere Hereinziehung von bislang selbständigen Betriebselementen und ihre Vereinigung zu einer centralen technischen Einheit mit höherer Leistungsfähigkeit in fast unverändertem Betriebsrahmen: vielmehr ist er abgestellt auf eine stetig gesteigerte Kraftentfaltung über weite Flächen nach außen hin. Der Betriebskern bleibt technisch fast gleich, der Betriebsrahmen wächst, teils direkt räumlich durch Erweiterung des Netzes, teils indirekt örtlich durch immer feiner differenzierte Anpassung an die in schwankenden Kurven wachsende Beanspruchung durch die Außenwelt. Diese Leistungssteigerung an der sich weitenden Beanspruchungsfläche, die räumliche und örtliche Differenzierung der im einheitlichen Staatsbahnbetriebe gegebenen Verkehrsintegration steht im geraden Gegensatze zu der Betriebskoncentration der Großbetriebe sonst; sie bedeutet beinahe eine Umkehrung jener Integration arbeitsteiliger Gliederung, die im industriellen Riesenbetriebe uns entgegentritt. Der Bahnbetrieb erfordert entsprechend eine andere Qualität von Arbeit als jener. Der nicht in einem Gehäuse zusammengefaßte Großbetrieb des Bahntransportes muß notwendig einer allgegenwärtigen Kontrolle entbehren, sich vielmehr auf die Persönlichkeit der im Außendienst thätigen Elemente stützen. Der Betriebsrahmen, d. h. alle die Momente, die die Leistungsgrenzen des Betriebes umschreiben, die Fahrzeit, die Streckenlänge und die Verkehrsbeanspruchung, die Streckenbeschaffenheit je nach Unterhaltung und Gelände, die Witterungseinflüsse, die Betriebsstörungen, — dieser so bestimmte Betriebsrahmen ist ein derart variabler, dehnungsfähiger, daß sich ihm nur ein höchst elastischer, beseelter Organismus zweckentsprechend und dauernd leistungsfähig einfügen kann.

Mit der Präcision des starren Mechanismus allein würde ein Eisenbahnbetrieb seiner Bestimmung nicht gerecht werden können. Das genau automatisch arbeitende Glied im Betrieb draußen müßte im Falle anormaler Leistungsanforderung oder bei einer Betriebsstörung versagen und zur hinderlichen Masse werden, wenn nicht eine ihm innewohnende individuelle Initiative es zur augenblicklichen Anpassung und Bethätigung den veränderten Umständen entsprechend anregte. Neben der mechanischen Funktion tritt hier der organische Charakter der Eisenbahnbetriebsarbeit in die Erscheinung; und die Bedeutung des Arbeits**menschen**, des denkenden Betriebselements, der beseelten Nervenzelle innerhalb dieses Organismus gegenüber dem Betriebswert der Maschine ist damit nachdrücklich ausgesprochen.

Die Besonderheit der Eisenbahnbediensteten in der gewerblichen Arbeiterwelt liegt in diesem Unterschiede der Betriebsstrukturen des Bahntransportes und der übrigen Großgewerbe zugleich angedeutet. Peinliche, sorgsame, auf die Minute pünktliche Pflichterfüllung auf der einen Seite, Umsicht, Geistesgegenwart, selbständige Entschlossenheit auf der anderen, also besonders seelische Eigenschaften, das sind die Grunderfordernisse, die der äußere Bahnbetrieb von seinen Angestellten verlangt. Die Höhe der Verantwortung, die man dem Beamten des äußeren Betriebes auferlegt, die unbegrenzte Summe von Vertrauen, die man dem Einzelnen bezüglich seiner Pflichterfüllung schenkt, machen jene Erfordernisse zur unabweisbaren Notwendigkeit. Minderwertige Elemente verträgt diese Arbeitswelt weniger als jede andere: es hält der kritische Betrieb, sobald er zu einer nennenswerten Intensität sich entwickelt hat, selbst die Auslese.

Die Tüchtigkeit des Arbeitermaterials im Bahnbetriebe müßte damit im allgemeinen gegeben sein. Nun drängt sich aber andererseits gern zu der sicheren Anstellung im Staatsbetriebe und besonders zur Beamtenlaufbahn die große Schar der weniger unternehmungslustigen Naturen, die dem Kampf um das vielleicht reichlichere, aber doch unsicherere Brot des Nichtbeamten ausweichen wollen; Naturen, bei denen die selbständige Initiative von Haus aus nicht immer hervoragend ausgebildet ist. Das Ansehen des Beamtencharakters lockt weiter auch streberhafte Elemente, die auf jedem Wege emporzukommen trachten, in den Bereich der Eisenbahn, ohne daß deren harter, anstrengungsreicher Betrieb gerade ihrem Wesen entspräche. Diese Erscheinungen, die dann meist nach den bequemen, weniger verantwortungsvollen oder den bestbezahlten Stellen drängen, trüben wohl hie und da den günstigen Eindruck, den die arbeitsfrohe, pflichttreue Tüchtigkeit des Eisenbahners im Durchschnitt sonst auf den, der ihn näher kennen gelernt hat, allenthalben macht.

Das Bild der körperlichen Rüstigkeit der unteren Bahnbeamten müßte, so sollte man meinen, ein mindestens ebenso erfreuliches sein, wie das eben gezeichnete geistige. Wird doch kein Mann in ein festes Dienstverhältnis von der Bahnverwaltung aufgenommen, der sich nicht durch ärztliches Zeugnis über einen durchaus guten Gesundheitszustand auszuweisen vermag. Aber der Bahnbetrieb fordert von einem jeden manches Opfer an körperlicher Frische und Gesundheit, so daß die blühende Männlichkeit nicht gerade das Charakteristische in der Eisenbahnererscheinung ist. Doch eine genauere Erörterung der gesundheitlichen Verhältnisse ist einem späteren Abschnitt vorbehalten. Hier galt es nur den Menschenschlag, aus dem sich das Personal in der Hauptsache rekrutiert, mit ein paar Farbentönen zu skizzieren.

* * *

Der eigentliche Eisenbahnbetrieb, dem sich das öffentliche Interesse in erster Linie zuwendet, der auch für die Frage der Verkehrssicherheit vornehmlich in Betracht kommt, der äußere Dienst stützt sich wesentlich auf drei Funktionen: Züge zusammenstellen, Züge fahren und Züge „ins richtige Gleis bringen"; er ruht in den Händen der Rangierer, der Lokomotivführer und der Weichensteller. Diese drei Arbeitselemente bilden die Seele des äußeren Betriebes. Versagt von diesen eins, so wird der Betrieb unmöglich. Alle anderen Dienstleistungen der übrigen Beamtenkategorien sind sekundär. Die Aufrechterhaltung des Betriebs wäre in einem Notfalle auch ohne sie denkbar; jene genannten drei Gruppen aber sind unentbehrlich. Ihnen ist denn auch diese Abhandlung in erster Linie gewidmet. Es soll hauptsächlich die Lage des Lokomotiv- und Fahrpersonals, des Weichensteller- und Rangierpersonals einer Erörterung, soweit es die Ergebnisse dieser Privatuntersuchung eben gestatten, unterzogen und die sich daran anknüpfenden allgemeinen „Arbeiterfragen" des Eisenbahnbereichs zur Darstellung gebracht werden.

* * *

Das Lokomotivpersonal.

Auf der socialen Stufenleiter und in der Beamtenhierarchie obenan innerhalb der hier zu schildernden Betriebswelt steht der Lokomotivführer. Obwohl auf der Höhe seiner Laufbahn nicht mehr zur Kategorie der Unterbeamten gehörig, sondern Subalternbeamter, ist er doch dem ganzen Charakter seines Dienstes nach unmöglich aus dem Arbeitskreise, der uns hier beschäftigt, herauszureißen. Nur durch den Grad seiner Leistung hebt er sich

über die anderen Beamten- und Arbeiterschichten des äußeren Betriebes hinaus; die Art seiner Leistung trägt in hervorragendem Maße all die Eigentümlichkeiten, die den Bahnerberuf kennzeichnen, in sich. Sein Dienst ist wie kein zweiter dem Spiel all der Einflüsse ausgesetzt, die hier, im Gegensatz zu anderen Betrieben, bestimmend auf die Arbeitsleistung einwirken. Abgesehen davon, daß man vom Lokomotivführer, was Peinlichkeit und Pünktlichkeit der Pflichterfüllung betrifft, das Höchste verlangt, sind vor allen die Anforderungen, die man an seine körperliche Tüchtigkeit stellt und stellen muß, außerordentlich groß. Ununterbrochen während der Dienststunden auf der Maschine, die ihren millionfach zitternden „Schlag" auch seinem Körper mitteilt, oder um die stillstehende Maschine beschäftigt, herauf und herunter, bald zwischen dem Gangwerk unter den Achsen kriechend, bald auf der Kesselgalerie, am Dome oder auf dem Tender herumturnend, oder beim Anlernen des Heizers mit Rosthaken und Kohlenschaufel munter selbst hantierend, muß der „Lokführer", wie er kurzweg heißt, über eine körperliche Fähigkeit und Regsamkeit verfügen, wie sie in höherem Grade nur noch vom Rangierer beansprucht wird. Der ganz vereinzelt bemerkbare Ansatz zum Embonpoint bei den Maschinenbeamten beweist nichts für das Gegenteil, sondern höchstens die Thatsache, daß einzelne Herren Führer die Last der schweren körperlichen Arbeit ganz auf den Heizer abwälzen, der dann, dank seiner übrigen überaus anspannenden Thätigkeit, allerdings zum völligen Arbeitssklaven wird. Übertrifft der Heizerdienst den des Führers, des „Meisters", durchaus noch an Schwere und Umfang, so hat doch dafür der Führer fast die ganze geistige Last des Dienstes allein zu tragen; und dieses Maß von Umsicht, Verantwortlichkeit, Geistesgegenwart, sachverständiger Beobachtung, diese Beanspruchung der Sinne, des Gesichts und Gehörs, welche der Lokomotivdienst erfordert, giebt der Arbeit des Führers ein ganz besonderes Gepräge, das sie vor derjenigen der übrigen Beamten auszeichnet. Die Unregelmäßigkeit des Dienstes teilt sie dabei mit derjenigen anderer Bahnerposten vollkommen. Meist jeden Tag zu anderer Stunde in den Dienst, heut zur Tageszeit, morgen zur Nachtzeit, oder wohl eine ganze Woche Nacht für Nacht im Betriebe, ohne regelmäßige Bettruhe, ohne regelmäßige Mahlzeiten! Auf der Maschine oder in Übernachtungslokalen auf fremden Stationen verbringt er die Nacht; fern von der Familie, verzehrt er seine mitgebrachten Speisen zum großen Teil kalt auf der Maschine oder in einer Reservestube auf fremder Station. Noch in einer anderen kritischen Eigenschaft deckt sich das Wesen des Lokomotivdienstes mit dem der unteren Betriebsbeamten, ja stellt sich hier in mancher Hinsicht noch ungünstiger als bei jenen: in seiner Abhängigkeit von der äußeren

Natur, von Wind und Wetter. Der Lokomotivbeamte ist gegen den schneidenden Wind und den klatschenden Regen, gegen Sonnenglut wie eisigen Frost, im Winter zumal gegen das Schneetreiben, nur unzulänglich geschützt. Das Zugpersonal steckt, mit Ausnahme des Mannes „auf dem luftigen Bremsersitze", im geheizten Gepäckwagen, in den Dienstabteilen des Zuges oder im Bremserhäuschen; die im Freien beschäftigten Weichensteller und Rangierer können sich zeitweilig in ihre Bude flüchten; die Lokomotivbeamten aber dürfen nicht von ihrem Posten weichen. Gewiß ist anzuerkennen, daß in den letzten Jahren nach Möglichkeit Abhilfe gegen diese Notstände geschaffen ist; der Führer hat nicht mehr nötig wie vordem, den Vorschriften zuwider seinen Stand zu „verbauen", um nur einige Deckung gegen das Unwetter zu finden. Es sind vor allem die Dächer des Führerstandes genügend verlängert, es sind auf einer Anzahl von Maschinen, allerdings bei weitem noch nicht allen, zusammenlegbare Schutzwände oder Ledergardinen angebracht worden; man hat für Rückwärtsfahrten allgemein die Tenderlokomotiven mit geschlossenem Führerstand, wesentlich zum Schutz gegen das unerträgliche Schneiden des Windes und den fressenden Staub, eingestellt. Aber im Sommer wiederum ist solch ein Führerstand, laut übereinstimmender Klage, ein wahrer „Brutkasten". Wenn schon an heißen Tagen auf dem offenen Stand der fahrenden Maschine bis 30° R., und tiefer unter dem Dach, näher dem Kessel, Temperaturen bis 34° festgestellt werden, die sich beim Rückwärtsfahren trotz des Gegenwindes nur um 2—4° ermäßigen, dann scheint jene Bemerkung über die geschlossenen Führerstände, so angenehm diese im Winter sind, nicht übertrieben. Ein Allheilmittel kann der Wetterschutz überhaupt nicht sein, denn der Führer muß aus seinem geschützten Stand fortwährend hervor. Gerade bei schlimmem Wetter, wenn die Fenster der Stirnwand beschlagen oder verschneien, ist er gezwungen, sich hinauszulehnen, um nach der Strecke und den Signalen zu schauen, wenigstens muß er es mit flimmernden Augen versuchen. Und der Heizer, der pflichtmäßig ihn in der Beobachtung der Strecke zu unterstützen hat, freilich bei einigermaßen strammer Zugleistung gar keine Muße dazu findet, muß auch aus seiner Ecke alle Augenblicke hervor zum Tender, um Kohle zu raffen, die „Juden" oder „Knabbeln", wie man die großen, blockartigen Kohlenstücke wohl nennt, oder die im Winter zusammengefrorenen Massen kleinzuschlagen und einzuschaufeln.

Bei dieser sich unablässig wiederholenden Thätigkeit, wie ferner bei der im Falle schmutzigen, schneeigen Wetters doppelt nötigen Revision des Gangwerks der Maschine von Station zu Station, die immer ein Verlassen des Standes notwendig macht, nützen eben alle Schutzvorrichtungen nichts, ja

die im Winter gelieferte Schutzkleidung, der schwere Schafpelz und die Filzstiefel, können da mitunter eher zur Qual als zur Wohlthat dienen. Auf der einen Seite der strahlenden Wärme des Kessels oder der Flammenglut der Feuerkiste, deren Thür unaufhörlich geöffnet werden muß, ausgesetzt, schwitzen Führer und Heizer fast unter dem zottigen Kittel; auf der anderen Seite packt sie die Kälte und die Nässe des Schnees. Gegen die Unbill des Winters ist dem Lokomotivpersonal kein Kraut gewachsen. Auch an rauhen Frühjahrs- und nassen Herbsttagen ist die Maschine kein Dorado. Der allzu heiße Sommer wieder wirkt namentlich ungünstig auf die Ernährung der Mannschaft ein, zumal auch das mitgebrachte Essen den Geschmack verliert. Glücklicherweise ist wenigstens dem Lokomotivpersonal im Sommerdienst eine Befreiung von der strengen Vorschrift exakter Dienstkleidung gewährt. Es ist dem Führer und dem Heizer, soweit er überhaupt zum Tragen einer Uniform berechtigt und verpflichtet ist, statt des geschlossenen Uniformrockes das Tragen einer Litewka mit Kragen gestattet. Freilich haben solche Vorschriften überhaupt nur für den Bahnhofsbereich Wert. Auf der freien Strecke ist der Lokführer der König auf seiner Maschine und fährt wohl gar in Hemdsärmeln einher. — Im allgemeinen aber ist der Sommerdienst, abgesehen natürlich von der Arbeitshäufung an bevorzugten Sommerverkehrsplätzen, die beste Zeit für den außerhalb des Bahnhofsrangierdienstes beschäftigten Lokomotiver. Wenn einer in großer Fahrt das Land durcheilt und nicht gerade einen Expreß führt, so genießt er trotz aller Anspannung der Sinne und Gedanken durch den Dienst unwillkürlich etwas von dem Reiz der wechselnden Landschaft im Fluge mit. Hierin, glaube ich, liegt wie in dem Herrschergefühle, das den Lokomotivführer auf seinem selbständigen, verantwortungsvollen Posten beseelt, und in der Hochachtung, die ihm alle Welt zollt, der Zauber, der den Lokomotivbeamten so fest an seinen schweren Beruf fesselt und ihn immer wieder mit all den Schattenseiten aussöhnt, die diesem Dienst in seiner heutigen Gestaltung wahrlich nicht fehlen. Woher sollte es sich sonst erklären, daß Männer, die als von Haus aus geradezu wohlhabend zu bezeichnen sind, die die höchste Pension sich bereits erdient haben, die nach der schweren Dienstarbeit an sich gar kein Verlangen mehr haben, ja über sie klagen und sie nach Möglichkeit auf den Heizer abwälzen, nicht von der „Fahrerei“ lassen können?

Leider hat der Wechsel der Landschaft freilich für das Lokomotivpersonal, neben der ästhetischen Seite, eine noch fühlbarere Bedeutung hinsichtlich der Bemessung der Arbeitsleistung. Einmal erfordert das Passieren belebter Örtlichkeiten mit zahlreichen Geleisübergängen wie das von Wald-

strecken, die Signale zu verdecken geeignet sind, doppelte Aufmerksamkeit. Vor allem aber spielt der Wechsel des Geländes, die hügelige Bewegtheit der Strecke mit starken Steigungen, Gefällen und Geleiskurven für die Zugführung eine nicht zu unterschätzende Rolle, namentlich in der Güterzugfahrt. Hier erfordert die Bewegung der breit verteilten Masse des Zuges über den Brechpunkt einer Höhenkurve, zumal bei ungünstigem Wetter, auf „glibbrigen" Schienen oder gar im Schnee, eine besonders geschickte Fahrtregulierung, um Zugtrennungen oder Stockungen zu vermeiden, weil ja der Führer nicht die gesamte Masse, wie beim Personenzuge, der centrale, durchgehende Luftdruckbremsung besitzt, in seiner Hand hat und erst durch Pfeifensignale die Unterstützung der über den Zug weithin verteilten Bremser für die Bremsarbeit anrufen muß. Dabei erwachsen dem Lokführer natürlich, zumal zur Nachtzeit, wenn der durch keinerlei Thätigkeit angeregte, vielleicht auch übermüdete Bremser auf seinem Sitze eingenickt ist und den Signalbefehlen nur säumig Folge leistet, erheblichere Schwierigkeiten, als bei der Führung eines Personenzuges durch glattes, ebenes Gelände. Für den Heizer bedeutet die Fahrt in der Steigung natürlich noch strammere Arbeit als sonst, weil er allein durch forscheres Feuern den Dampf auf der nötigen Höchstspannung zu halten vermag.

Auch die Beschaffenheit des Oberbaues einer Strecke, die Schienenbettung und -verbindung, deren etwaige Mängel zu beachten und zur Meldung zu bringen dem Lokführer vorgeschrieben ist, übt häufig einen spürbaren Einfluß auf den Grad der Beanspruchung des Lokomotivpersonals, und zwar vor allem im Personenzug. Greift hier der Schlag der Maschine, der auf das Stampfen der Räder gegen die Schienenstöße zurückzuführen ist, — und aus dessen dichterer oder weiterer Aufeinanderfolge der Führer in jahrelanger Übung die Geschwindigkeit der Lokomotivbewegung genau abschätzen lernt, an sich schon das Nervensystem der Maschinenbeamten, deren Körper in einem Zustande kontinuierlicher Erschütterung schwebt, stärker an als bei der langsameren Güterzugfahrt, so bedeutet der Tanz der Maschine über eine mangelhaft unterstopfte Schwellenstrecke mit ihren unausbleiblichen Schienenlockerungen eine bedenkliche Schüttelkur für die Lokomotiver, die zudem die Gefahr der Entgleisung in solchem Falle sorgsamer als sonst ins Auge fassen müssen.

Viel stärker und allgemeiner indes als von der Streckenbeschaffenheit, einem außerhalb der Maschine liegenden, technischen Faktor, hängt die Leistungsbeanspruchung des Lokomotivpersonals von der Bauart und Verfassung der Maschine selbst ab. Wie einerseits weit über ein Dutzend verschiedener Maschinentypen für die verschiedenen Leistungszwecke: Schnellzug-

oder Güterzugdienst, Stadtbahn- und Nebenbahnverkehr, Gebirgs- und Flachlandfahrt, bestehen, so unterscheiden sich die einzelnen Exemplare desselben Typus wiederum erheblich von einander in der Art der Konstruktion, in der Güte der Ausführung bezw. der gegenwärtigen Betriebsverfassung und dementsprechend der Leistungsfähigkeit. Ist nun auch Wohl und Wehe des Lokomotivpersonals nicht mehr in dem Maße mit der Beschaffenheit der Maschine verknüpft wie früher in der Zeit der Ersparnisprämien, wo von dem Verhältnis zwischen Arbeitsleistung und Kohlen- nebst Ölverbrauch der Maschine die höheren oder geringeren Nebeneinnahmen des Personals abhingen und manch einer auf seiner „Schindkarre" über schlimme Zustände klagte, während der andere auf seinem „Goldwagen" goldene Tage hatte, so liegen doch die Dinge heut im wesentlichen nicht so sehr viel günstiger, wenn auch der bittere pekuniäre Beigeschmack den Verhältnissen genommen ist. Jede Maschine ist eine Individualität, verschieden zusammengesetzt aus Tugenden und Lastern, die teils angeboren, teils anerzogen sind. Bald überwiegen erstere, bald letztere; mit zunehmendem Alter, dank dem sehr starken Materialverschleiß, gewöhnlich die letzteren. Manche Nebenbahnen, auf denen die alten in der Front verbrauchten Maschinen ihre letzten Jahre abdienen sollen, wissen ein Lied davon zu singen. Da jährlich in letzter Zeit 300 bis 400 Maschinen — gewiß ein geringer Prozentsatz (kaum 3 %) bei einer Gesamtzahl von 11—12 000 Lokomotiven [1] — ausrangiert werden müssen, so läßt das vielleicht einen Rückschluß auf die Art des Dienstes mit derartigen verbrauchten „Gestellen" zu. Der Prozentsatz der Neubeschaffung bezw. des Ersatzes alter Maschinen durch neue ist etwa doppelt so groß wie der Abgang, etwa 6 %. Die Steigerung der Ausnutzung der einzelnen Maschinen betrug im Durchschnitt der letzten Jahre nur etwa 3 %. Darnach ist die mit der Modernität der Maschine Hand in Hand gehende Leistungsfähigkeit und Arbeitstüchtigkeit derselben in allmählicher Hebung begriffen. Mitteilungen von Einstellung neuer Maschinen auf Nebenstrecken bestätigen mir erfreulicherweise das. So scheint dieser wichtige Punkt in der Frage der Arbeitsbemessung und Dienstgestaltung des Lokomotivpersonals eine günstige Entwicklungskurve zu beschreiten. Trotzdem machte er zur Zeit dieser Erhebungen seinen Einfluß noch im allerempfindlichsten Maße geltend. Mit wahrer Eifersucht bewacht der Lokomotivführer seine Maschine, seine „Alte", um sie bei Laune und in leistungsfähigem Zustande zu erhalten, und um ihren Mucken beizukommen, quält er sich selbst nach Kräften und

[1] Siehe die Berichte über die „Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft" an das Abgeordnetenhaus.

läßt nur ungern im Falle einer notwendigen Reparatur einen noch nicht erprobten Schlosser daran „herumpfuschen"; — alles Beweise dafür, wieviel Gewicht er selbst dem Einflusse der Maschinenbeschaffenheit auf die Art seines Dienstes beimißt. Leistung, Dampf und Kohlenverbrauch der Maschine, die Überwachungssorge, das Sicherheitsgefühl präciser Diensterfüllung, die ganze Stimmung des Führers ist von dem Zustand der Maschine abhängig und beeinflußt das persönliche Verhältnis zwischen Führer und Heizer, das ja auch zum guten Teile die Dienstfreudigkeit oder Unzufriedenheit der Lokomotivbeamten bestimmt, erheblich.

Schließlich die Kohlenfrage, die besonders für den Dienst des Heizers, der von den vorstehend genannten Momenten nur zum Teil oder doch nur indirekt berührt wird, von hervorragender direkter Bedeutung ist. Was für den Führer die gute Maschine, ist für den Heizer die gute Kohle! Das Feuern mit gutdurchbrennender, geringschlackiger Kohle von hoher Heizkraft bedeutet für ihn halbe Arbeit gegenüber der leidigen Quälerei mit schlechter Kohle, bei der er vielleicht harte, schieferhaltige Blöcke kleinzuschlagen, in unaufhörlichem „Schippen" zu bleiben und den Rost wiederholt von Schlacken zu befreien gezwungen ist. Je nach der Lage der Betriebsbezirke hat es das Lokomotivpersonal nun mit rheinländischer, westfälischer oder schlesischer Kohle zu thun, die in ihrer Struktur und ihrem Heizwert einmal von Haus aus verschieden, sodann aber infolge der ungleichen Gattierung aus den mancherlei Zechen ganz erhebliche Qualitätsdifferenzen aufweisen. Im allgemeinen ist die großblöckige, oberschlesische Kohle, die auf dem Tender freilich erst mühsam zerkleinert werden muß, dem Heizer ein leidlich willkommenes Brennmaterial. Nur wenn dazwischen „Gries" und „Sand" verfeuert werden muß, ist es mit der Freude zu Ende. Auch sind die schlesischen Briketts, so bequem sie sich verfeuern, wegen der Entwicklung beißenden Rauches und der Verkleisterung der Rostflächen nicht sehr beliebt, während sie in Westfalen und Rheinland, dank ihrer besseren Qualität, vor den allerdings elenden Kohlensorten einzelner Zechen vom Personal bevorzugt werden. Freilich sind die Verhältnisse der einzelnen Stationen sehr individuell. Viele Bahnhöfe in Westfalen haben geradezu eine Musterkohle, die in großen Stücken noch ergiebig durchbrennt.

Daß auch die Wasserverhältnisse eines Bezirkes auf den Dienst des Lokomotivpersonals einwirken, dürfte den Fernstehenden überraschen. Wer aber die großartigen Wasserreinigungseinrichtungen, wie sie manche Bahnhöfe, namentlich im Rheinland, benötigen, kennt, wird zugeben müssen, daß es sich hier wohl um einen wesentlichen Faktor für den Lokomotivbetrieb handelt, der auch für die Dienstleistungen des Personals in Betracht kommen

dürfte. Die Neigung zur Kesselsteinbildung ist bei der Wasserfrage ausschlaggebend. An sich bedenklich wegen der damit für den Kessel erwachsenden Explosionsgefahr, zwingt starker Kesselsatz einmal zu häufigem Auswaschen des Kessels; eine der schmutzigsten Beschäftigungen und eine der bösen Zugaben zu den Freuden des Ruhetages für das Lokomotivpersonal, bei der es nicht gleichgültig ist, ob sie an jedem einzelnen Ruhetage oder nur einmal ums andere vorgenommen werden muß! Sodann aber beeinflußt das kalkhaltige Wasser die Dampfbildung im Lokomotivkessel ungünstig. Mit der Unruhe des Wassers und der stoßweisen Dampfentwicklung wird das sogenannte „Kotzen" der Maschinen — Wassereintritt in den Cylinder und Wasserausstoß zum Schornstein — wie ferner das häufigere plötzliche Zerspringen der Wasserstandsgläser auf dem Führerstand in Zusammenhang gebracht. Ersteres verschmutzt nicht nur die Maschine und die Guckfenster, sondern kann auch zu Störungen des Cylindermechanismus Anlaß geben. Das Einsetzen neuer Wasserstandsgläser aber an Stelle der zersprungenen bildet eine nicht immer erwünschte Nebenbeschäftigung für die Dienstpausen.

Diese äußeren, zum Teil technischen, zum Teil von menschlicher Macht kaum zu beeinflussenden, nur durch entsprechende Diensteinteilung ausgleichbaren Momente mußten hier in möglichster Kürze vorausskizziert werden, einmal, um die specifische Natur dieses Dienstes festzustellen, sodann um die Grenzen anzudeuten, innerhalb deren das Arbeitsmaß und die Wertbeurteilung der Dienstleistungen unter den verschiedenen Umständen schwanken können, also auch die Grenzen, die die specielle Dienstregelung berücksichtigen muß.

Wie gestaltet sich nun der Dienst des Lokomotivpersonals in seinen Details? Nehmen wir an, der Dienstplan schreibe ihm heut vor, um 4^{12} vormittags — es giebt in der Diensteinteilung des Bahnpersonals nur Vormittag und Nachmittag — einen Zug zu fahren. Die Maschine des Führers steht entweder im Lokomotivschuppen, oder bei doppelter Besetzung der Maschine bringt sie der „Kompagnon" — auch „Kompaß" genannt —, der die Wechselschicht leistet, im Laufe der Nacht von seiner Tour zum Schuppen heim. Jedenfalls muß die Maschine um 3 Uhr spätestens Dampf haben, wie sich der Maschinenputzer in seinem Plan vermerkt und am Puffer der Lokomotive ankreidet. Die Maschine wird also auf 3 Uhr vorbereitet, das heißt, die Putzer reinigen das Gangwerk vom gröbsten Schmutz, räumen die Feuerkiste, wenn die Maschine ohne Dienst die Nacht im Schuppen gestanden hat, und „brennen reines Feuer an", sodaß der Kessel um 3 Uhr einen gewissen Mindestdampfdruck zeigt.

Inzwischen ist der Lokomotivheizer angetreten. Er ist um 2 Uhr aufgestanden, um bald nach ½3 Uhr im Schuppen zu sein. Eigentlich sollte

er unmittelbar in der Nähe der Dienststätte wohnen. Aber die Wohnungen in der Nähe sind dank der Nachfrage seitens der Beamten oder dank der günstigen Verkehrslage zu teuer, als daß er mit seinem geringen Wohnungsgeldzuschuß hier sich niederlassen könnte. Bis zu dem hinter einem weiten Geleisfeld gelegenen Lokomotivschuppen braucht er eine gute Viertelstunde Wegs. Anderthalb Stunden aber vor Abgang des Zuges muß er an der Maschine sein, um bis zur Ankunft des Führers, der etwa um 3 Uhr erscheint, mit dem Nötigsten fertig zu sein. Nachdem er sich flüchtig umgekleidet und Licht auf der Maschine gemacht, hat er, zumeist mit einer Petroleumfackel in der Hand, das Abölen des unter dem Kessel oder zwischen den Rädern gelegenen Triebwerkes zu besorgen, etwaige Erneuerungen von Stopfbuchspackungen, die Revision der einzelnen Teile, das Nachstellen von Schraubenmuttern und dergleichen vorzunehmen — im Winter eine bisweilen qualvolle Arbeit —; vom Stande des Wassers im Kessel und Tender, vom Stande des Feuers und der Dampfentwickelung, weiter von den vorhandenen Vorräten an Sand, Gas und Öl sich zu überzeugen, Kohlen bereit zu legen und aufzufeuern. Soweit nicht ausnahmsweise ein besonderer „Lampier" im Schuppen die Handlampen auf der Maschine in Ordnung hält, erledigt er auch dies noch und richtet schließlich den Führerstand für den Meister sauber her. Eine Menge kleinerer und größerer Dienstleistungen hat er auf diese Weise vor Erscheinen des Führers zu verrichten, für die der Dienstplan ihm keine einzige Minute besonders ansetzt; nur eine Stunde Vorbereitungszeit vor Abgang des Zuges wird ihm genau wie dem Führer angerechnet.

Sehen wir, was der Führer in der Zeit zu erledigen hat. Der Führer ist um 3 Uhr spätestens da. Er muß sich rechtzeitig überzeugen, ob auch sein Heizer bereits auf Posten ist, um nötigenfalls noch einen Ersatzmann beschaffen zu können. Er ist für die pünktliche Indienststellung der Maschine, die allein eine pünktliche Abfahrt des Zuges ermöglicht, in erster Linie verantwortlich. Zudem soll er vorher in der Dienststube Einsicht in die Tagesbefehle, Fahrplanänderungen, Amtsblätter und dergleichen Bekanntmachungen nehmen und dies mit seiner Unterschrift bescheinigen. Der Heizer ist auch dazu verpflichtet, aber er hat nicht immer die Zeit. Der Führer muß ihn eben auf das Nötigste aufmerksam machen. Dieser nimmt eine Superrevision an der Maschine vor und dirigiert sie alsdann über die Schiebebühne oder die Drehscheibe zum Schuppen hinaus, was bei lebhaftem Betriebe meist nicht ohne Zeitverlust vor sich geht, nimmt ferner Wasser am Krahn und Kohle am Bansen, läßt über einem Aschenkanal den Aschkasten reinigen, soweit das nicht beim Dienstschluß des vorigen Tages hat geschehen können. Um für alle Eventualitäten gerüstet zu sein, sucht er womöglich

noch den Gasbehälter der Maschine am Gasspeicher aufzufüllen und paßt dann die Gelegenheit ab, durch die Weichenstraßen nach dem betreffenden Bahnhofsbezirk zu gelangen, wo der Train zusammengestellt ist, um sich hier mit dem Zugführer zu verständigen und den Zug rechtzeitig auf das Abfahrtsgeleise vorzuziehen. Er stellt die Luftpumpe für die Westinghouse-bremse ein, macht die erforderlichen Bremsversuche, besorgt die nötigen Handgriffe auf dem Führerstande, während der Heizer „unten herum" am äußeren Gangwerk und am Tender fertig abölt, dann das Feuer breit macht und hell auffeuert, bis „die Ventile blasen", d. h. im Kessel die nötige Dampfspannung erzielt ist. Im Winter gesellt sich zu diesem Vorbereitungsdienst auf vielen Bahnhöfen das Vorheizen der Züge, das noch keineswegs überall von Reservemaschinen besorgt wird und entsprechend vorzeitigen Dienstantritt verlangt. Bei der Güterzugfahrt treten natürlich gewisse Abweichungen von dem hier geschilderten Betriebe ein, aber die Vorbereitungszeit verkürzt sich nicht, da einmal der Güterzug bis zu 10 Minuten vor „Plan", vor der fahrplanmäßigen Zeit, abfahren darf oder soll, um die gewöhnlich eintretenden Verspätungen von vorn herein möglichst auszugleichen und die Zugfolge der Durchgangszüge nicht zu stören, und weil zum anderen bei kritisch starker Belastung durch hohe Achsenzahl, namentlich bei schlechtem Wetter noch rechtzeitig ohne Überschreitung des „Plans", eine Vorspann- oder Schiebemaschine herbeigerufen werden muß.

Diese ausführliche Schilderung des Vorbereitungsdienstes beim Lokomotivpersonal ist notwendig, da man in Kreisen außerhalb des Betriebes sich kaum Rechenschaft von der Art und dem Umfang dieser Thätigkeit geben kann, und weil außerdem die Thatsache konstatiert werden muß, daß in der Diensteinteilung für diese Arbeiten eine meist durchaus nicht entsprechende Dienstzeit in Ansatz gebracht ist, während es doch für die Bewertung der durchschnittlichen Monatsdienstdauer keineswegs gleichgültig ist, ob in Wirklichkeit alltäglich eine halbe Stunde derartig mühvoller Arbeit vom Lokomotivpersonal mehr geleistet wird oder nicht. Ausnahmen von dieser regelmäßigen Mehrdauer kommen gewiß in Einzelfällen, wie besonders bei dem noch zu erörternden Rangierdienst mit Wechselschichten vor, aber es sind Ausnahmen. Schreibt doch auch die Dienstordnung für das Lokomotivpersonal allgemein vor: „*Spätestens* eine Stunde vor Beginn müssen Führer und Heizer sich zur Übernahme der Lokomotive einfinden, um sie rechtzeitig dienstfähig herzustellen. Bei doppelt besetzten Maschinen kann der Vorstand der Maschineninspektion Abweichungen zulassen [1]." Es sind

[1] Von dieser Abweichungsmöglichkeit scheinen die Inspektionsvorstände jedoch bei der Dienstzeitfeststellung nur im einschränkenden Sinne, nicht im extensiven

im preußisch-hessischen Bahnbetrieb überhaupt im Jahre 1899 von 12 265 im Betrieb befindlichen Maschinen 3842 Stück, d. i. 31,2 %, noch nicht ein Drittel, mehrfach besetzt gewesen. In der Mehrzahl der Fälle, wo diese Doppelbesetzung von Dauer war, müssen dies Rangiermaschinen gewesen sein. Bei dem Vorbereitungsdienst zur Streckenfahrt, um die es sich bei der Kritik der Dienstbemessung wesentlich handelt, kommen diese Doppelbesetzungen weniger oder nur zeitweilig in Betracht, müßte man doch bei ununterbrochener Ablösung des einen Personals durch das andere, durch die „Kompagnons" ohne weiteres von hier aus zu der bedenklichen Annahme einer regelmäßigen zwölfstündigen Dienstdauer gelangen. In einer verhältnismäßig geringen Zahl von Fällen dürfte also eine Einschränkung des Vorbereitungsdienstes wirklich Platz gegriffen haben.

Nun zum eigentlichen Fahrdienst des Lokomotivpersonals, der ja im wesentlichen aller Welt bekannt ist, nur einige Bemerkungen! Der Schwerpunkt liegt hier in der Verantwortlichkeit des Führers. Der Führer überblickt seine Maschine, vor allem Wasserstand und Dampfspannung, überblickt den Zug, die Signale und öffnet auf den zweimaligen Pfiff des Zugführers, um den Zug in Bewegung zu setzen, den Regulator mit Hilfe eines stramm beweglichen Hebels, der den Dampfzutritt aus dem Kessel in den Cylinder regelt. Durch weitere Umstellung des Regulators und Einstellung der Steuerung mittelst Spindel oder Hebelarms (bei den neueren Verbundmaschinen tritt das Einschalten des Verbundsystems hinzu) giebt er der Maschine die erforderliche Geschwindigkeit, die er den Verhältnissen entsprechend, unter Beobachtung des „Schlages" im Schornstein und in den Achsen, durch gelegentliches Regulieren auf möglichst gleichmäßiger Höhe zu halten sucht — im allgemeinen keine physisch anstrengende Arbeit, wenn er auch von der Sitzgelegenheit, die ihm in den letzten Jahren nach langem Bedenken von der Verwaltung genehmigt worden ist, nur wenig Gebrauch machen kann. Die Beobachtung der Strecke, des Bahnüberganges, der Bahnwärterposten, der optischen und akustischen Signale, der Geschwindigkeitstaster, der Weichen, das Hinauslehnen und -horchen zur Kontrolle des Maschinen-

---

Sinne Gebrauch zu machen, wenigstens bin ich nirgends einem Beispiele begegnet, in dem für den Vorbereitungsdienst eine mehr als einstündige Frist angesetzt gewesen wäre. In den Diensteinteilungsmusterplänen, die das Eisenbahn-Verordnungsblatt am 10. Juni 1900 veröffentlichte, finden sich aber gerade Dienstzeitberechnungen, die den Vorbereitungsdienst mit 1¼, sowie mit 1½ Stunden und den Schluß mit 45 und 60 Minuten berücksichtigen, neben der in der Praxis allein bekannten, sparsamen Rechnungsweise. — Vielleicht, daß in allerneuester Zeit diese Musterberechnungen in reicherem Maße Nachahmung finden als früher!

ganges, das Anstellen der Speisepumpe, der Bremsluftpumpe, gelegentlich auch die Besorgnis, schläfrig zu werden, das alles läßt ihn nicht viel zum Sitzen kommen. Hat er einen noch nicht ausgeschulten Heizer, — und bei der starken Verwendung von Aushilfskräften ist das sehr häufig der Fall, — so muß er diesem fortwährend kommandieren: Kohlen vom Tender hervorraffen, zerkleinern, sprengen, feuern und nochmals feuern, aufschüren, Roste durchstoßen, Pumpe anstellen, Centralschmierapparat regulieren, achtgeben auf das Zugende, — und wie die vielerlei Hantierungen und Obliegenheiten des Heizers sonst lauten. Muß der Führer ihm in nennenswertem Umfange dabei zur Hand gehen, so ist die physische Beanspruchung für ihn allerdings erheblich genug. Die psychische Anstrengung aber ist es vor allem, die den Kern seines Dienstes ausmacht, und die im Schnellzug-Nachtdienst ihre höchste Steigerung findet. Durch die jahrelange Gewöhnung überwindet er freilich die Aufregung und die Nervenanspannung vollständig. Nur der Nebel oder das Wetter, ferner Zugverlegungen, schlechte Bahnhofsanlagen, ungenügende Besetzung der Strecke mit Vorsignalen, können ihm qualvolle Unruhe bereiten. An Gefahr, zum mindesten an die persönliche seines eigenen Lebens, denkt er nicht. „Fahrzeit halten" ist sein Hauptgedanke.

Die Einfahrt in den Bahnhof ist gewöhnlich der Höhepunkt der Leistung. Zwischen den vielen zusammenlaufenden Linien durch die Kreuzungen und Weichen, zwischen den ungezählten Signalen und den Rangiergruppen mit ruhiger Sicherheit hindurchzusausen und dann zur Minute, scharf auf der bestimmten Stelle zu halten, das erfordert seinen Mann; alles hängt von der einen Bremse ab, die in des Führers Hand langsam spielt.

Auf der Zwischenstation findet je nach der Dauer des Aufenthalts eine kürzere oder längere Revision der Maschine, Nachölen von besonders beanspruchten Teilen, eventuell An- oder Abhängen von Vorspannmaschinen, Anzünden oder Auslöschen der Lampen, Wassereinnehmen, Aufbereitung des Feuers u. a. statt. An den Besuch des Stationsrestaurants kann das Personal selbst bei längerem Aufenthalt kaum denken, zumal in der Güterzugfahrt der Zug nur selten vor dem Stationsgebäude, sondern meist auf einem fern gelegenen Schienenfelde hält.

Nun die Endstation! Hat man hier eine längere Pause zwischen Ankunft und Rückfahrt, so spannt das Lokomotivpersonal die Maschine ab und fährt, vielfach auf weiten Wegen, in den Lokomotivschuppen oder über einen Aschenkanal, wo man der Maschine von unten aus beikommen, sie gründlich revidieren, kleine Mängel abstellen und sie frisch abölen kann. Reparaturen spart man sich gewöhnlich für die Heimatsstation auf; ist jedoch ein be-

denklicher Defekt vorhanden, wird das Personal nicht unterlassen, diesen alsbald nach Möglichkeit auszubessern, um nur nicht auf der fremden Station oder unterwegs liegen bleiben zu müssen. Der Heizer nimmt zumeist auf der Endstation eine gründliche Ausschlackung des Feuers vor, was zu seinen erschöpfendsten und ungesundesten Beschäftigungen zählt, und setzt frisch Feuer an. Schließlich werden die Wasservorräte, unter besonderen Umständen auch die Kohlen- und Gasvorräte erneut. Inzwischen hat sich das mitgebrachte Essen auf der Feuerkiste stehend erwärmt, oder der Heizer geht, in der nächsten Bude auf dem dort vorhandenen Apparat heiß Wasser zu bereiten und das Lebenselixir des Bahners, den Kaffee, zu brauen. Nach einer gründlichen, zur Reinigung und zur Erfrischung dienenden Waschung wird die kärgliche Mahlzeit meist auf der Maschine oder auch in einem nahegelegenen Dienstraum eingenommen. Hernach besorgt der Führer die Eintragungen in die Bücher, der Heizer macht sich an das Putzen der Kesselarmatur, sofern er noch nicht eher Zeit dazu gefunden hat. Und bald geht es wieder zum Thore des Schuppens hinaus an den Zug. Selbst eine fahrplanmäßige Zwischenzeit von 2 bis 3 Stunden zwischen Ankunft und Abfahrtsminute ist wahrlich mit Thätigkeit aller Art so reichlich ausgefüllt, daß an wirkliche Ruhe nicht zu denken ist, zumal in der Güterzugfahrt, wo einmal die Verspätung abzurechnen und ferner in den meisten Fällen noch Rangierbewegungen nicht nur auf den Zwischenstationen, sondern auch auf den Endstationen vorzunehmen sind. Wenn eine Fahrtunterbrechung auf der Endstation nicht mindestens 3 bis 4 Stunden beträgt, so werden nur wenige Führer sich mit ruhigem Gewissen der Ruhe hingeben, es sei denn, daß sie die gesamte Arbeit dem geschulten Heizer überlassen. Dies muß man sich vergegenwärtigen, wenn es in den Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten beim Lokomotivpersonal im Punkt 3) heißt: „Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten. Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden." Pausen sind, wie wir gesehen, nicht immer auch Ruhepausen. Nur in der Nachtzeit wird nach Möglichkeit jede freie Stunde zur Ruhe benutzt, d. h. man erledigt nur die allernötigsten Dienste und giebt sich im übrigen in allen möglichen und unmöglichen Stellungen auf der Maschine dem Schlummer hin.

Endlich der Dienstschluß auf der Heimatstation! Er ähnelt im allgemeinen der Thätigkeit des Personals auf der Endstation der Ausfahrt. Nur das Putzen und die Zubereitung des Essens fallen fort, dafür wird die Revision der Maschine um so gründlicher ausgeführt, um etwaige Schäden rechtzeitig zu entdecken, die sofort gemeldet und bis zur nächsten Fahrt repa-

riert werden müssen. Im Winter, wenn die Maschine völlig verschneit heimkehrt, hat es natürlich mit dieser Arbeit besondere Schwierigkeiten. Der Heizer wird für den Fall, daß der nächste Dienst wieder zur Nachtzeit beginnt, während der das Materialienlager geschlossen ist, Schmieröl, Petroleum, Putzwolle und dergl. jetzt im voraus besorgen. Die Maschine wird auf Ruhe gestellt, das Feuer ist auf der letzten Fahrstrecke vor dem Heimatsbahnhof bereits niedrig gehalten worden. Schließlich wird der Kessel noch vollgepumpt und der Dampfdruck nach Möglichkeit erniedrigt. Man kleidet sich um, räumt das Werkzeug ein, schließt die Maschinenschränke ab und löscht das Licht aus. Damit ist das Tagewerk gethan.

Für diesen gesamten Schlußdienst von der Minute des Eintreffens auf dem Heimatsbahnhofe bis zum Verlassen des Lokomotivschuppens setzt der Diensteinteilungsplan höchstens 30 Minuten an. Daß die Maschine bisweilen nach 30 Minuten erst bis zum Schuppen gelangt ist, wird dabei nicht berücksichtigt. In dem Falle unseres Beispiels sollte der Zug um 1 Uhr 27 nachmittags planmäßig auf der Heimatstation eintreffen. Das sind von 4^{12} bis 1^{27} 9 Stunden 15 Minuten; dazu $1\frac{1}{2}$ Stunden Vorbereitungs- und Schlußdienst — das bedeutet $10\frac{3}{4}$ Stunden auf dem Papier des Diensteinteilungsplans. Der Heizer ist um $\frac{1}{4}$ 3 Uhr früh von Haus aufgebrochen; um $\frac{1}{2}$ 3 nachmittags trifft er wieder zu Haus ein. Der Führer, der dem Bahnhof etwas näher wohnt, war von $\frac{3}{4}$ 3 früh bis $\frac{1}{4}$ 3 nachmittags von Hause fort.

So etwa ein typisches Bild aus dem Lokomotivdienst in der Güter- und Personenzugfahrt[1]. Der Bahnhofsdienst, der Rangier- (Verschiebe-) Dienst und der Reserve- (Bereitschafts-) Dienst gestalten sich wesentlich anders.

Der Rangierdienst ist der mühsamste und langweiligste, bisweilen auch der anstrengendste Dienst, zumal wenn er in der Nacht oder ohne größere Pausen vor sich geht. Der Führer hat immerwährend den Rangierbeamten im Auge zu behalten und dessen Weisungen unverzüglich zu befolgen, er fährt vorsichtig an die zu rangierenden Wagen heran und setzt die ange-

[1] Der äußerlich auch zum Personenzugbetrieb zu rechnende Stadtbahndienst steht betriebstechnisch als Specialität einzig da. Obwohl nur von 8—10stündiger Schichtdauer, gehört er zu den anstrengendsten Dienstleistungen. Auf der 14 km langen Strecke Schlesischer Bahnhof—Westend mit ihren 12 Stationen sind 30 Hauptsignale zu beachten. Fast pausenlos spielt sich die Arbeit ab. Auf Station Westend, dem Kehrpunkt, hat der Heizer überdies binnen 5 Minuten die Reinigung des Feuers zu besorgen. — Der Dienst wird durchgeführt nach dem sogen. „Springersystem", bei dem das Personal täglich wechselt und fast regelmäßig eine andere Maschine zu bedienen hat.

kuppelten auf andere Geleise um oder stößt sie frei ab. Ein unaufhörliches Hin und Her, ein stetes Öffnen und Schließen des Regulators, das bei älteren im Rangierdienst vielfach verwendeten Maschinen, deren Regulator häufig nicht entlastet ist und ungenügende Schmierung besitzt, bisweilen auch seine Mühe hat; dazu das Vor- und Rücklegen der Steurung mittelst des Hebelarmes oder des Spindelleierns. Der Heizer „schneidet" in einem fort, auf und ab, „Gewinde" an der Spindelbremse oder wirft die Klappbremse bei jeder Bewegungsänderung der Maschine hin und her. Dazu die peinlichste Beobachtung der Weichenstellung über weite Strecken hinweg. Schnell muß alles auf dem großen Güterbahnhof erledigt werden, die Züge sollen nicht aufgehalten werden; und dabei doch die größte Vorsicht beim Anfahren und Abstoßen! Keine von den in Dutzenden von Dienstanweisungen und in der Betriebsordnung enthaltenen ungezählten Vorschriften soll verletzt werden. Nun sind ja die Mehrzahl selbstverständlich, „nur der heiligen Ordnung halber ausdrücklich fixiert, und zum andern deshalb bis ins kleinste ausgearbeitet, um für jeden denkbaren Fall einer Betriebsstörung alsbald Verstoß gegen Paragraph so und so konstruieren und jeden Vorwurf gegen die Behörde wegen Unzulänglichkeit der Betriebseinrichtungen parieren zu können"; das ist so Bahnermeinung. Das Vorschriftenwesen im Bahndienst und die Stellung des Personals zu ihm und zu den Vorgesetzten, die diese Vorschriften handhaben, haben für die Frage des Arbeitsverhältnisses Bedeutung genug, um sie hier mit ein paar Worten zu streifen.

Die vielerlei Bestimmungen der Dienstvorschriften widersprechen sich in der Praxis nicht selten, und unter den Lokomotivern geht das Wort um: „Ja, wenn wir alle Vorschriften befolgen sollten, kämen wir überhaupt nicht aus dem Bahnhof hinaus." Die Promptheit der Rangierarbeit würde jedenfalls unter der strikten Beobachtung der Bestimmungen, namentlich der Unfallverhütungsvorschriften leiden; bei dem Kapitel über die Rangierbeamten ist näher darauf einzugehen. Man kümmert sich einfach uicht um all die Sollvorschriften, beachtet nur die von der praktischen Notwendigkeit diktierten Mußvorschriften, die dem Lokomotivpersonal natürlich derart in Fleisch und Blut übergehen, daß Unfälle im Rangierdienst auf Betriebsversehen des Lokführers nur ausnahmsweise zurückzuführen sind. Bisweilen dürfte der Grund dafür eher in einer besonderen Gemütsverfassung des Führers zu suchen sein. Die Hauptrolle in dem Reich der Unfälle auf der Eisenbahn spielt freilich immer der deus ex machina. Wenn nun trotzdem der Lokomotivführer so häufig zur Verantwortung gezogen wird für das, was durch seine Maschine direkt oder indirekt angerichtet worden sein soll, ja auf die Anklagebank gestellt wird, so erklärt sich dies das Lokomotiv-

personal, das von seiner Intaktheit mit ziemlichem Recht durchdrungen ist, aus „einer bereits zur Tradition gewordenen Sucht, den Lokführer womöglich immer zum Sündenbock zu stempeln". Ein paar „Protokolle" muß jedenfalls der Lokführer bei einem Unfall immer über sich ergehen lassen, und semper aliquid haeret in den Führungslisten! Kleine Bestrafungen bis zu 9 Mk., d. h. solche, die nicht an die große Glocke gebracht zu werden brauchen, wird er schließlich auch nicht selten ohne großen Widerspruch hinnehmen müssen. Was besitzt er überhaupt für Rechtsschutzmittel! Über den nächsten Vorgesetzten, den Betriebswerkmeister, beim Maschineninspektor sich zu beschweren, wagt man noch, obgleich es nicht ratsam ist, mit dem Manne, der beträchtlichen Einfluß auf die Dienstgestaltung, Maschinenzuteilung u. s. w. hat, der des Maschineninspektors rechte Hand ist und bei der Bemessung der Gratifikationen und Remunerationen auch ein Wort mitzureden hat, sich schlecht zu stellen. Doch die entscheidenden Faktoren sind der Maschinen- und Betriebsinspektor. Von ihrem Gutachten, von ihrem „pflichtmäßigen, diskretionären Ermessen" hängt in letzter Linie alles ab, was das Wohl und Wehe des Lokomotivbeamten bestimmt. Der Maschineninspektor, ein technisch gebildeter, höherer Beamter, der den Lokomotivdienst aus eigener Erfahrung kennt, hat gewöhnlich das größte Interesse an den Lokomotivern und ist wohl hier und da ihr stiller Abgott. Doch schließt dieser allgemeine Charakter der Beziehungen keineswegs Fälle aus, wo Fehde zwischen Maschineninspektor und Lokomotivpersonal besteht. Nach den mir zugänglichen Darstellungen lag natürlich die Schuld immer auf der Seite des Vorgesetzten, der die Beamten durch Dienstverschärfungen und durch Poussieren von allerlei nebensächlichen, aber lästigen Bestimmungen sehr verstimmte; — das bisweilen ganz unvermeidliche Qualmen des Lokomotivschornsteins auf dem Bahnhofe spielt dabei vielfach eine Rolle. Aber wer möchte es mit dem Dienstgewaltigen verderben? Er ist überall die erste Instanz; alle Gesuche und Beschwerden gehen an ihn oder durch seine Vermittlung weiter. Die Urlaubsbewilligung, die Anstellung des Heizers hängt von ihm ab. Es gehört zu einem energischen Auftreten gegenüber dem Vorgesetzten, der seine Machtbefugnisse überschreitet, der westfälische Dickschädel oder das ganze Temperament und Selbstbewußtsein des Rheinländers, der dank dem Einflusse seines Kulturmilieus mit einem Tropfen demokratischen Öles gesalbt, sich als Mensch dem Menschen gegenüber empfindet und drum auch dem Gefühl der verletzten Würde auf gut rheinisch einen energischen, wenngleich oft wenig pathetischen Ausdruck leiht. Hat er damit keinen Erfolg, setzt er sich hin und „schreibt drum" an die Direktion, oh, — „an den Minister!" Er will sein Recht haben und dafür lieber auf das Gnadengeschenk der Weihnachtsgratifikation verzichten.

Im Osten steht es anders. Ich habe hier einen wesentlich anderen Menschencharakter angetroffen. Opposition, selbst berechtigte, gegen Vorgesetzte ist bei den unter dem geschichtlichen Einflusse der patriarchalischen Dienstverfassung stehenden Angestellten verpönt. Man verlegt sich aufs Bitten und steckt dann die Ablehnung des Gesuches ruhig ein. Auf alle Fälle gilt es, sich die Gunst des Vorgesetzten zu erhalten und jeden Anlaß zur Beschwerde, zum Konflikt zu vermeiden. Nur keine Anzeige wegen Unregelmäßigkeit im Dienst, wegen Verstößen gegen die Betriebsordnung, über deren Befolgung mir das Bahnpersonal hier viel peinlicher zu wachen scheint als im Rheinischen, wo man es mit dem „Schema F" nicht so genau nimmt! Ja, um einer schlechten Note von vornherein vorzubeugen, hat sich hier im Osten vereinzelt sogar ein eigenartiges Vertuschungssystem ausgebildet. Einer paßt dem andern scharf auf, um bei ihm irgendeinen gelegentlichen Dienstmangel zu erspähen und dies sich verschwiegen für den Fall zu merken, daß ihm selbst einmal ein Dienstversehen unterläuft und nun der andere, wie es die Pflicht vorschreibt, Anzeige davon machen könnte; dann hält man jenen mit dem Hinweis auf den früheren eignen Verstoß in Schach. So braucht man sich nicht vor der Behörde zu verteidigen und hält sich seine Führungsliste makellos. Finden sich nämlich hier schon Noten über irgendwelche Zwischenfälle, selbst nur solche, bei denen dem Betreffenden niemals eine direkte Schuld nachgewiesen wurde, so bedarf es doch wiederkommenden Falls schon des Eintretens eines technischen Sachverständigen, vielfach des Maschineninspektors, um das Odium dienstlicher Unzuverlässigkeit von dem Beschuldigten zu nehmen[1]. —

Nach diesen Zwischenbemerkungen über die Bedeutung der Dienstvorschriften und der persönlichen Einflüsse von Kollegen und Vorgesetzten auf deren Handhabung, Momente, die gerade im Rangier- und Bahnhofsdienst, im Bereich der aufsichtführenden Beamten und der Kontrolle durch die Betriebskollegen am klarsten sich äußern, zurück zum speciellen Teil des Rangierdienstes!

Das Rangiergeschäft ist in seinem Umfange völlig von der Größe des Wagenverkehrs', der ja überall das Arbeitsmaß bestimmt und der Konjunktur in der Industrie parallel geht, abhängig, der Umfang des Wagenverkehrs wieder von der „Saison": Kohlen-, Holz-, Rübenverkehr; Ferien-, Bäder-, Manöver-, Wallfahrtsverkehr sind wichtige Faktoren[2]. Nach Sonn-

[1] So ist mir von einer Inspektion bekannt geworden, daß sie ein sogen. „Fehlerverzeichnis" führte, in das alle Dienstversehen, auch die kleinsten, eingetragen wurden; bei der dritten schlechten Note setzte es Strafe.

[2] Einen Begriff davon, in welchem Umfange der Betrieb für besondere Ver-

und Feiertagen macht sich meist ein starker Rückgang im Durchgangsverkehr geltend, der für das Rangierpersonal eine wohlthuende Muße bedeutet. Ist doch der Rangierdienst, wie gesagt, keineswegs leicht, völlig reizlos und beim Personal durchaus nicht beliebt, soweit es nicht unter besonderen Umständen, wie z. B. der junge Familienvater oder der alte Führer, der für den Streckenfahrdienst nicht mehr zu gebrauchen ist, Wert auf die Regelmäßigkeit der Diensteinteilung und die ständige Wiederkehr einzelner Dienstpausen, besonders der Mittagspausen, legt. Wenn diese Pausen aber in Bezirken starken Verkehrs oder infolge der geringen Umsicht oder Überbürdung des Rangierpersonals fortfallen, ist der 12- bis 13-, ja 13½stündige Dienst — Tag für Tag oder Nacht für Nacht — bisweilen eine Plackerei. Die Rückversetzung in den Rangierdienst wird denn auch als Strafe angewendet, und das Wort eines Führers: „Drei Jahre hier auf dem Bahnhof, das ist schlimmer als drei Jahre in Sibirien!" drückt ja vielleicht die Antipathie des Personals gegen den so geregelten Dienst deutlich genug aus. Das in Lokomotivkreisen verbreitete Wort: „Die Nachtfahrerei ist unser Ruin," trifft auch auf den Nachtrangierdienst zu. Besonders erschwert wird der Dienst durch feuchte Witterung und Schnee. Die Schienen sind „glibbrig", die Wagen rollen nicht, sondern rutschen ruckweise und erleiden dann beim scharfen Aufeinanderstoß leicht Beschädigungen, für die der Lokomotivführer haftbar gemacht werden kann. Die niedrig liegenden Signalköpfe der Weichen sind ferner im Winter oft ganz mit Schnee verweht, die signalgebenden Scheiben weiß zugefroren, die Weichenzungen und -stühle stecken im Eis schwer beweglich fest, aber die Arbeit soll geschafft werden. Da ist natürlich an Ruhe nicht zu denken. Der Güterverkehr staut sich unerträglich. Die anschaulichste Schilderung dieser Notstände im Winter-Rangiergeschäft haben wir aus dem Munde des Eisenbahnministers, der am 23. Februar 1900 in der Budgetkommission des preußischen Landtags — bei Erörterungen über die Brauchbarkeit des Schmieröls — über die Zustände auf einem Rangierfelde des Ruhrbezirkes im Falle dauernden Nebels und strenger Kälte sich folgendermaßen ausließ: „Die Schienen waren dauernd mit Eiskrusten über-

---

kehrsbedürfnisse in Anspruch genommen werden kann, giebt folgender Ausschnitt aus dem Betriebsberichte für das Jahr 1895/96: „Außerdem fielen in das Berichtsjahr eine Menge größerer festlicher Veranstaltungen, so die Feierlichkeiten bei Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals in Hamburg und Kiel, das Kaisermanöver bei Stettin, die Huldigungsfahrten nach Friedrichsruh aus Anlaß des 80. Geburtstages des Fürsten Bismarck, die Veteranenfahrten nach den Schlachtfeldern von 1870/71, die Gedenkfeiern der einzelnen Truppenteile, die Ausstellungen in Posen, Thorn, Gießen, Königsberg i. Pr. und Münster i. Westf., die Heiligtumsfahrten nach Aachen und die Pilgerfahrten nach Kevelaer."

zogen und alle Mittel zur Beseitigung umsonst, die Räder hatten sich gedreht ohne Vorwärtsbewegung. Die Ablaufgeleise hatten versagt. Wo sonst in fünf Stunden einige zwanzig Züge geordnet werden, waren jetzt nur zwei zusammengestellt, weil die Wagen einzeln mit Maschinen und durch Menschenhand, in manchen Fällen von 20 Mann, geschoben werden mußten."

Die in dieser Erklärung berührten Ablaufberge, auch „Eselsrücken" genannt, kommen, wie nebenbei bemerkt sei, bei einer anderen als der bisher geschilderten Rangiermethode, namentlich auf großen Verteilungsstationen mit ausgedehntem Güterwagenverkehr zur Anwendung, weil sie viel schnelleres Arbeiten ermöglichen, allerdings auch ein ausgezeichnet geschultes Rangierpersonal voraussetzen. Für das Lokomotivpersonal ist diese Art des Rangierens eine bedeutende Erleichterung, da hier die zu rangierenden Wagen nicht besonders durch einen Maschinenruck abgestoßen zu werden brauchen, sondern dank ihrer Schwere selbstthätig den Berg hinunterlaufen. Für den Heizer fällt bei dieser Methode das anstrengende Bremsen zum Teil fort. Auf der anderen Seite bietet freilich dieser Dienst wieder viel weniger zusammenhängende größere Pausen als der gewöhnliche Rangierdienst.

Der Charakter der Pausen im Rangierdienste deckt sich im wesentlichen mit denen im Zugdienste. Immerhin dürfte es instruktiv sein, einige mir bekannt gewordene Beobachtungen über die Verteilung der Pausen und die Häufigkeit der Rangierbewegungen bei mittlerem Verkehr während einer 12stündigen Arbeitsschicht wiederzugeben:

Tagdienst (12 Std. täglich).

Anzahl der Rangierbewegungen.	Gesamtdauer der Pausen.	Einzeldauer der Pausen, soweit sie eine halbe Stunde und mehr betragen.
239	3 Std. 30 Min.	1 × 1 Std. 20 Min. (Mittagpause.)
		1 × — „ 30 „
241	4 „ 5 „	1 × 1 „ 20 „
		1 × — „ 55 „
		1 × — „ 50 „
213 (Montags)	4 „ 50 „	1 × 1 „ 25 „
		2 × — „ 45 „
		1 × — „ 40 „
270	3 „ — „	1 × 1 „ 10 „
		1 × — „ 35 „
963 / 4 = 241	15 Std. 25 Min. / 4 = 3 Std. 51 Min.	

Durchschnittlich am Tage 241 Rangierbewegungen innerhalb 12 Std. Dienst bei 3 Std. 51 Min. Unterbrechung des Rangiergeschäftes.

Nachtdienst (12 St. täglich).

Anzahl der Rangier-bewegungen.	Gesamtdauer der Pausen.	Einzeldauer der Pausen, soweit sie eine halbe Stunde und mehr betragen.	
91 (Sonntag auf Montag)	5 Std. 45 Min.	1 × 2 Std. 30 Min.	(um 4 Uhr früh)
		1 × 1 „ 45 „	(„ 2 „ „)
		1 × — „ 45 „	
		1 × — „ 30 „	
235	5 „ — „	1 × 2 „ 30 „	(„ 4 „ „)
		1 × 1 „ 20 „	(„ 12 „ „)
		1 × — „ 45 „	
235	5 „ 25 „	1 × 2 „ 5 „	
		1 × 1 „ 5 „	
		2 × 1 „ — „	
240	4 „ 25 „	2 × 1 „ 15 „	
		1 × 1 „ 5 „	
		1 × — „ 35 „	
221	3 „ 50 „	1 × 1 „ 40 „	
		1 × 1 „ — „	
		1 × — „ 45 „	
341	1 „ 35 „	1 × 1 „ — „	(„ 5 „ „)
305	4 „ 5 „	1 × 1 „ 30 „	
		1 × 1 „ 20 „	
		1 × — „ 50 „	
297	3 „ 1 „	1 × 1 „ — „	
		2 × — „ 40 „	
1965 / 8 = 246	33 Std. 6 Min. / 8 = 4 Std. 8 Min.		

Durchschnittlich in der Nacht 246 Rangierbewegungen in 12 Std. bei vierstündiger Unterbrechung des Rangiergeschäftes. Diese wenigen Zahlen bestätigen die allgemein gemachte Erfahrung, daß der Nachtrangierdienst auch quantitativ mindestens ebenso anstrengend ist wie der Tagdienst. Nur für eine etwas günstigere Verteilung von Arbeit und Pausen scheinen die Zahlen hier zu sprechen. In dem skizzierten Falle liegen die Hauptpausen um 4 Uhr früh am Ende des Nachtdienstes, wenn die Maschinen mit dem Rangieren der für sie bestimmten Züge fertig und, nachdem sie frisch mit Wasser und Kohle versehen sind, in den Schuppen einlaufen können. Daneben ist hier eine große „Mittagspause", um Mitternacht etwa, vorhanden,

die zur Ruhe auf der Maschine verwandt wird; doch ist es weder eine absolut regelmäßige, noch eine überall bestehende Pause.

Im vorliegenden Falle wechselt Tag- und Nachtdienst nach je viermaliger Wiederholung, unter Einschaltung einer Feierzwischenschicht von 12 Std. über die gewöhnliche Ruhefrist hinaus. In anderen Fällen wechselt er schon alle 3 Tage, vielfach aber auch erst alle Wochen, denn gemäß den „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit" darf ein Beamter bis zu 7 Nächten hintereinander beschäftigt werden. Auch liegen die Arbeitsverhältnisse im Rangierdienste an anderen größeren Verkehrsplätzen bei weitem nicht so günstig, wie in dem geschilderten Falle. Es ist eben allgemein nur vorgeschrieben: „Wenn der Rangierdienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Std. nicht überschreiten." Daß man hier nicht gut von einer einschränkenden Bestimmung reden kann, liegt auf der Hand; auch der Stärkste dürfte kaum mehr als eine 10 stündige, ununterbrochene Rangierthätigkeit zu leisten dauernd im stande sein. Wenn aber eine Unterbrechung des Rangierdienstes nur durch wenige Pausen, vielleicht eine einstündige oder 2 halbstündige Pausen erfolgt, steht der Bemessung der Dienstdauer auf 12 Std. nichts mehr im Wege, selbst in den Fällen, wo der Dienst viel strammer als in dem oben erörterten Beispiele ist. Die Thatsache, daß die Verwaltung bei dem zwölfstündigen Rangierdienst in manchen Fällen die Vorbereitungs- und Schlußzeit von 1½ Std. in Anbetracht des schweren Dienstes besonders bezahlt, während dies sonst beim Rangierdienst nicht allgemein üblich ist, spricht deutlich genug; auch die weitere Thatsache, daß auf einzelnen Bahnhöfen seit langem die Umwandlung des Zweischichtendienstes im Rangiergeschäft in einen Dreischichtendienst, wie er bisher nur auf den größten Rangierbahnhöfen des Staates besteht, als notwendig geplant, nur leider noch nicht durchgeführt ist, dürfte zu denken geben.

Eine 2 stündige Gesamtdauer der Pausen erscheint als die Regel im 12- und 13- stündigen Rangiergeschäfte. Die zwischen Tag- und Nachtschicht eingeschalteten und auf die durchschnittliche Dienstdauer zu verrechnenden „Ruhetage", beziehungsweise „freien Sonntage" schwanken zwischen 4 bis 8, beziehungsweise 0 bis 2 im Monat, verkürzen also den Durchschnitt der täglichen Dienststundenzahl um weitere 1 bis 2 Stunden.

Dies vorläufig zur Charakteristik des Rangierdienstes; eine eingehende Darstellung der Diensteinteilung im Lokomotivbetrieb ist einem besonderen Abschnitte vorbehalten.

Es bleiben vom Lokomotivdienst schließlich noch einige Besonderheiten zu schildern übrig: der Güterreservedienst und das „Kesselwaschen".

Der Güterreserve- oder Bereitschaftsdienst hat die Aufgabe, alle etwa im Betriebe sich ergebenden Lücken oder außergewöhnlichen Beanspruchungen auszugleichen. Dazu werden bestimmte Personale eingestellt, aber auch abwechselnd aus dem Fahrdienst dieses oder jenes Personal an einzelnen Tagen des Monats herangezogen. Die Reservemannschaft hat ihre Maschine wie gewöhnlich betriebsfertig zu machen und alsdann mit einem Mindestmaß von Dampfdruck in steter Bereitschaft zu halten, um jeden Augenblick auf telegraphischen Anruf Dienst leisten zu können. Es handelt sich hier in der Mehrzahl der Fälle um Vorspann- oder Stoßdienst bei Personenzügen und schwerbelasteten Güterzügen, vornehmlich im hügligen Gelände, ferner wohl auch um Dienstübernahme an Stelle einer „defekt" gewordenen Maschine. Auf manchen Strecken wiederum sind häufig Extrazüge für die verschiedensten Zwecke, sowie Arbeitszüge zu bedienen. Der Vertretungsdienst für fehlendes oder beurlaubtes Personal, Ablösung von Rangierpersonalen, das Schleppen der defekten Maschinen zur nächsten Hauptwerkstatt fällt den „Reserven" zu. Einzelne Stationen kennen außerdem als Specialität des Reservepersonals das „Viehwagenwaschen". Die Maschine rückt in die Nähe der auf abgelegenen Sondergeleisen untergebrachten Viehwagen und liefert durch Schlauchleitung dem Wagenwäscher das zum Ausbrühen der kotbeschmutzten Wagen erforderliche Dampfwasser. Die Zeit der „Reserve" ist so im allgemeinen reich besetzt; auch ist es durchaus nichts seltenes, wenn das Personal über die angesetzte, meist 12 stündige Dauer des Bereitschaftdienstes hinaus beschäftigt ist, wenn es z. B. grad noch kurz vor Feierabend eine Fahrt hat antreten müssen, die es weit über den Dienstschluß hinaus auf der Maschine festhält. Solche Überschreitungen der Bereitschaftsfrist sollen ja zwar nur auf Notfälle beschränkt werden, in Wirklichkeit sind es mehr als Ausnahmefälle. Jedoch bestehen hier wie überall natürlich bedeutende Abweichungen zwischen den Verhältnissen auf den verschiedenen Bahnhöfen. Auf einzelnen gilt der Reservedienst auch geradezu als „fauler Dienst"; dies allemal bei der sog. „kalten Reserve", bei der das Personal sich ohne betriebsfähige Maschine nur persönlich auf dem Bahnhof bereit zu halten hat. Da drückt es sich denn, wenn es nicht grade eine Reparatur an der Maschine ausführen kann, in dem Lokomotivschuppen unthätig herum oder ruht in den „Reservestuben". Bei der Arbeitsbemessung für die Reserven spielt auch die Individualität des Personals eine Rolle. Da auf größeren Bahnhöfen gewöhnlich 2 oder mehrere Maschinen in Reserve gehalten werden, so haben die Personale bisweilen untereinander zu entscheiden, welche Maschine die bestellte Arbeit übernimmt. Jüngere Führer, denen es auf jeden Pfennig

ankommt, reißen sich dann wohl um die Arbeit, andere wieder, die es nicht nötig haben, schieben die Fahrt von sich auf den Kollegen ab, lassen sich aber das Stilliegen im Bahnhof womöglich gar noch als Rangierdienst stundenweise bezahlen.

Das Auswaschen der Maschine endlich, dessen schon oben als einer besonders unangenehmen Zugabe zu den Mußestunden des Lokomotivpersonals gedacht war, gehört, eben weil es einerseits nicht als Dienst angerechnet noch bezahlt wird [1], und anderseits die schmutzigste, mühsamste Arbeit darstellt, zu den geradezu verhaßten Dienstleistungen. Es sind ja hie und da durch Verfügungen von oben die Betriebswerkstätten angewiesen worden, diese Arbeit nach Möglichkeit durch die Schuppenarbeiter und Schlosser besorgen zu lassen, aber schließlich muß, wenn auch das Auswaschen des Kessels, das Kaminreinigen, das Durchstoßen der Sieberohre, das Auspicken der Feuerkiste von Hilfsarbeitern vorgenommen werden könnte, doch die Montierung der abgeschraubten Teile, das Einziehen neuer Schmierpackungen und Dampfdichtungen, neuer Wasserstandsgläser und dergl. durch fachverständige Leute, die nicht immer ausreichend zur Verfügung stehen, und am besten durch das Personal selbst ausgeführt werden, wie dies ja auch bei den gleichzeitigen Reparaturen an der Maschine den Werkstattschlossern zur Hand gehen muß.

Dies das bunte Bild des Dienstes der Lokomotivdienstmannschaft zu normalen Zeiten! Auf die außergewöhnlichen Dienstleistungen, bei Unfällen, Schneeverwehungen u. dgl. einzugehen, ist hier nicht der Ort, zumal die vorliegende Schilderung schon erheblich tief in die technischen Details hineingreifen mußte, um die ganze Mannigfaltigkeit und Kompliziertheit des Lokomotivdienstes zur Anschauung zu bringen.

Diensteinteilung für das Lokomotivpersonal.

Im vorstehenden ist ein Maßstab gegeben, um die Qualität und die Intensität der Dienstleistungen des Lokomotivpersonals zu bewerten und dementsprechend die Dienstzeiteinteilung dieser Angestellten zu beurteilen. Diese wichtigste Frage bei der Erörterung der Arbeitsverhältnisse im Lokomotivbetriebe soll nun einer eingehenden Prüfung unterzogen werden.

Vom Normalarbeitstag ist natürlich beim Lokomotivpersonal nicht die Rede. Nur im Rangierdienst kann man von einem 12stündigen Arbeitstag bezw. in den oben angedeuteten Einzelfällen — bei Außerachtlassung des Vorbereitungs- und Schlußdienstes — von einem 8stündigen sprechen. Wie

[1] Neuerdings werden hier und da 1 bis 3 Stunden Dienst für das Auswaschen angesetzt. Der Ruhetag wird aber zumeist nach wie vor durch diese Nebenarbeit unterbrochen.

dieser Normaltag sich in den Diensteinteilungsplänen gestaltet, sei hier an einigen Typen aus den verschiedensten Bezirken veranschaulicht.

Aus einem Bezirk mit mittelstarkem Verkehr:

I. Von 5 V. (Vormittags) bis 5 N. (Nachmittags):
(mit Vorbereitung und Schluß): 13 Std. Dienst, 11 Std. Ruhe.
II. Von 5 N. bis 5 früh: 13 Std. Dienst, 11 Std. Ruhe.
Im Monatsdurchschnitt: täglich 10 Std. Rangierdienst und 14 Std. Ruhe.

Denn: jeden 5. bis 6. Tag Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst durch Einschiebung eines Zwischenpersonals; dadurch eine 24stündige Ruhezeit (in Wirklichkeit eine 23stündige; da indes nach den Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhepause u. s. w. als Ruhetag nur eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden gilt, müssen 24 Stunden in den Plan geschrieben werden).

Ferner: Sonntagsruhe am 5. und 6. Sonntag (d. h. jeden Monat $^4/_3$ freie Sonntage). Dazwischen ist der dritte Ruhetag auf einen Sonntag zu verschieben. Endlich: Kesselreinigung an jedem zweiten „Ruhetag" (alle zehn Tage!) durch die Personale, abwechselnd.

Wie ergiebt sich daraus der obige 10stündige Durchschnittstag? An jedem 5. und 6. Tage kommt beim Schichtwechsel dank der Ablösung eine Dienstschicht zum Wegfall: monatlich 6 für beide Personale; also für jedes einzelne $3 \times 13 = 39$ Stunden; ferner $^4/_3$ dienstfreie Sonntage: das bedeutet einen Dienststundenausfall von $^4/_3 \times 13 = 17^1/_3$ Stunden im Monat; Gesamtausfall, ohne Berücksichtigung des Zusammentreffens von Ruheschicht und freiem Sonntag: $56^1/_3$ Stunden im Monat. Das kürzt die tägliche Dienstdauer von 13 Stunden um $\frac{56^1/_3}{30}$, also um knapp 2 Stunden; es resultieren mithin mindestens 11 Stunden durchschnittlicher Tagesdienst, ohne daß schon das Kesselwaschen, welches je einen viertel bis halben Ruhetag wieder aufhebt, ohne daß die erforderliche längere Vorbereitungszeit, namentlich des Heizers, in Ansatz gebracht wäre.

Die amtliche Diensteinteilung rechnet nun aber 10 Stunden Tagesdurchschnitt heraus.

Ihre Methode scheint so zu verfahren:

Am 5. bis 6. Tage Schichtwechsel, dabei 24 Stunden Ruhe, — ein „Ruhetag"; also 5 bis 6 Ruhetage im Monat und 5 bis 6 Arbeitstage im Monat weniger. Das bedeutet $5^1/_2 \times 13 = 71^1/_2$ Stunden Dienstausfall. Dazu $^4/_3$ Sonntage oder $17^1/_3$ Freistunden; — in Summa 89 Stunden Gesamtausfall im Monat. Der tägliche Dienstdurchschnitt

wird demnach um $^{39}/_{30}$ Stunden gekürzt, also von 13 auf 10 Stunden reduziert.

Nun läßt sich ja über Methoden streiten. Nur scheint mir die hier amtlich angewandte nicht recht mit der Wirklichkeit zu harmonieren. Durch die zweideutige Bezeichnung „Ruhetag" hat sich wohl der amtliche Mathematiker, unter der Suggestion der allgemeinen Bestimmung: „ein Ruhetag liegt bei 24 stündiger Dienstpause vor", — verführen lassen, hier den wirklichen Ausfall eines vollen Arbeitstages anzunehmen, während es sich in der That nur um einen halben handelt; liegt doch hier faktisch nur eine Umkehrung der Aufeinanderfolge von Dienst- und Ruheschicht vor. Im Tagschichtendienst, so nehme ich einmal an, folgt auf den Dienst die Ruhe, im folgenden Nachtschichtendienst auf die Ruhe der Dienst. Durch das beim Schichtwechsel gegebene Zusammentreffen von Nachruhe und Vorruhe wird also keine Extraruhe, sondern nur eine Verbindung der zu zwei Dienstschichten gehörigen Ruheschichten geschaffen. Erst bei jedem zweiten Schichtwechsel, bei der Rückkehr in den Tagdienst, kommt ein Extraruhetag zur Einschaltung, da sonst Dienst auf Dienst folgen müßte. Die amtliche Methode, einen vollen Ruhetag anzusetzen und für jedes Personal bei jedem Schichtwechsel entsprechend eine volle Dienstschicht abzusetzen, ist unhaltbar. Unseligerweise scheint sie aber nicht nur in Einzelfällen, sondern allgemeiner bei der Berechnung der Diensteinteilung angewendet zu sein; wenigstens bin ich vielfach in den Dienstplänen des Fahrpersonals den Spuren dieser Methode begegnet.

Hier ein Beispiel dafür aus einem anderen Direktionsbezirke:

I.	Verschiebedienst	von	7 V.	bis	7 N.	12 Std.	Dienst.
II.	"	"	7 N.	"	7 V.	12 "	"
							Monatlicher Durchschnit: 9 Std. 12 Min.

Denn: die Personale haben jeden 4. bezw. 5. Wechseltag je 24 Stunden Ruhe und außerdem monatlich einen Ruhetag von 36 Stunden, das heißt: 6 bis 7 mal Ausfall einer halben Dienstschicht: $6^{1}/_{2} \times {}^{12}/_{2} = 39$ Stunden; dazu Ausfall an einem Sonntag, der freilich vielfach mit einem der verschiedenen Wechseltage sich decken dürfte; das macht insgesamt 52 Stunden Gesamtausfall monatlich, also täglich knapp 2, nicht 3 Stunden Kürzung. Die socialpolitische Tragweite eines derartigen Verfahrens ist an den erörterten Fällen, glaube ich, genügend exemplifiziert. Täglich 1 Stunde Dienst weniger, dieses schwere socialpolitische Problem ist in jenen Direktionsbezirken durch ein einfaches Rechenexempel gelöst.

Aus dem Westfälischen liegen mir andere Beispiele eigentümlicher

Dienststundenberechnung vor, die indes den Vorteil haben, die Durchschnitts-Dienstdauer wenigstens nicht zu niedrig zu ermitteln.

I. 6 V. bis 6 N. 1 Std. Vorber. u. Schluß:
13 Std. Dienst 12 Std. Ruhe.
II. 7 V. bis 7 N. 1 Std. Vorber. u. Schluß:
13 Std. Dienst 11 Std. Ruhe.
III. 7 V. bis 7 N. 1 Std. 30 Min. Vorber. u. Schluß:
13 Std. 30 Min. Dienst 11 Std. 30 Min. Ruhe.
IV. 8 V. bis 8 N. 1 Std. Vorber. u. Schluß:
13 Std. Dienst 21 Std. Ruhe (Ruhetag).

V./VI. 6 N. bis 6 V. 1 Std. 30 Min. Vorber. u. Schluß:
13 Std. 30 Min. Dienst 11 Std. 30 Min. Ruhe.
VI./VII. 7 N. bis 7 V. 1 Std. Vorber. u. Schluß:
13 Std. Dienst 12 Std. Ruhe.
VII./VIII. 8 N. bis 8 V. 1 Std. 30 Min. Vorber. u. Schluß:
13 Std. 30 Min. Dienst 19 Std. Ruhe (Ruhetag).

Auswaschen jeden 16. Tag.
Monatlicher Durchschnitt: 11 Std. 45 Min. Dienst
12 Std. 15 Min. Ruhe täglich.
Bei Annahme von allwöchentlicher Sonntagsruhe im Güterverkehr 10 Std. Dienst.

Durch den Schichtwechsel am 5. und 8. bis 9. Tage werden innerhalb 8 Tagen je 2 halbe Dienstschichten für ein Personal, zusammen 13 Std. 13 Min., im Monat also $^{30}/_{8} \times$ 13 Std. 13 Min. = $49^{1}/_{2}$ Std. zum Ausfall gebracht. Davon geht indes wieder ab: 1mal Auswaschen, gleich $1^{1}/_{2}$ Std.[1]; die verbleibenden 48 Std. bewirken eine Verkürzung des Tagesdienstdurchschnittes von 13 Std. 13 Min. um $^{48}/_{30}$ Std. oder 1 Std. 36 Min., das ist eine Reduzierung auf 11 Std. 37 Min., eine Zahl, die hinter der amtlichen Ziffer um 8 Min. zurückbleibt.

Die Annahme allwöchentlicher Sonntagsruhe im Güterverkehr erscheint freilich angesichts der thatsächlichen Verhältnisse etwas gewagt, wenigstens trat in dem Falle des hier geschilderten Dienstes nur höchstens alle 14 Tage Sonntagsruhe, mithin auch nur ein weiterer Ausfall von 2 $\times$ 13 Std. 13 Min. = 26 Std. 26 Min. Dienst monatlich, das ist 53 Min. täglich ein; wobei immer die Hypothese zu Grunde liegt, daß sich die freien Sonntage nicht mit den 8 Dienstunterbrechungen der Wechseltage decken und auch wirklich neue, im Plane noch nicht berücksichtigte Dienstkürzungen bringen.

So stellte sich denn der Monatsdurchschnitt hier faktisch auf 10 Std. 37 Min., während der Plan, unter Annahme von 4 freien Sonntagen,

---

[1] Laut ministerieller Ausführungsbestimmung soll zwar für das Kesselauswaschen eine Frist von 3 Std. angesetzt werden, jedoch begnügen sich die Inspektoren vielfach, wenn sie das Kesselwaschen überhaupt im Dienstplan berücksichtigen, damit, $1^{1}/_{2}$ Std. anzuschreiben.

einen Abzug von 4×13 Std. 13 Min. = 52 Std. 52 Min. monatlich, das ist 1 Std. 45 Min. täglich oder, da jeder 7. Tag dienstfrei, eine Kürzung des Wochendurchschnittes von 11 Std. 45 Min. um ein Siebentel, um 1 Std. 41 Min., mithin einen Monatsdurchschnitt von 10 Std. rund herausrechnet.

Es ist ein kleinliches Zahlenmosaik, durch das man sich hier mühsam durchzuarbeiten hat; allein bei der entscheidenden Wichtigkeit der Frage muß das Verfahren einer peinlichen Kritik unterworfen werden, um über den Wert oder Unwert der Dienstzeitnotierungen, auf die sich hernach auch die summarischen Veröffentlichungen in den Landtagsberichten stützen, ein Urteil zu ermöglichen.

Ich kann mir es nicht versagen, noch ein statistisches Bild der durchschnittlichen Dienstbemessung einer Mehrzahl von Rangierpersonalen aus einem vierten Direktionsbezirk vorzuführen. Auch in den obengenannten Fällen handelte es sich niemals um singulare Fälle, sondern um Diensteinteilungen für mehrere Gruppen von je einem halben Dutzend und mehr Personalen, die fast übereinstimmenden Dienst hatten.

Hier nun hatten 27 Personale einen durchschnittlich 13 stündigen Arbeitstag, von dem die Hälfte, wie allgemein sonst, wenn man den ganzen Monat überblickt, sich als Nachtdienst darstellt. Diese 27 Personale hatten insgesamt 65 wirkliche freie Tage, an denen ein voller Arbeitstag zum Wegfall kam, Tage von durchschnittlich 35 Stunden, ferner 104 sogenannte „Ruhetage", die aus dem Schichtwechsel resultieren und den Ausfall einer halben Dienstschicht pro Personal bewirken, also Ruheschichten von je 23 Stunden. Außerdem kommen durch Einschränkung des Dienstes an einzelnen Tagen bei diesem und jenem Personal 16 Stunden im ganzen für die Gesamtheit des Personals planmäßig in Fortfall. Insgesamt sind im Monat auf einen Kopf 54 Std. 45 Min. in Abzug zu bringen, das bedeutet eine Verkürzung der durchschnittlichen täglichen Dienstdauer von 13 auf 11 Std. 10 Min. im Monatsdurchschnitt. Es entfallen auf den 13 stündigen Normalarbeitstag dieser 27 Rangierpersonale $\frac{65 + 104}{27} =$ 6,25 Ruhetage im Monat von durchschnittlich $\frac{(65 \times 35) + (104 \times 23) + 16}{169}$ = 27 Std. 36 Min. Der gewerbliche Arbeiter hat im Durchschnitt vielleicht einen 11 stündigen Arbeitstag; einschließlich der Arbeitspausen, die er zu absolut freier Verfügung hat, während sie das Rangierpersonal fast durchweg in Dienstbereitschaft auf der Maschine zubringen muß, — eine 12 bis 13 stündige Dienstzeit und 4 bis 5 völlig dienstfreie Sonn- und Feiertage von je 36 Stunden. Berücksichtigt man, daß der Dienst des Rangier-

personals zur Hälfte im Monat Nachtdienst ist, so scheint hier die Dienstbemessung des Rangierpersonals das für unqualifizierte gewerbliche Arbeit übliche Zeitmaß noch zu überschreiten.

Nun zur Diensteinteilung im eigentlichen Lokomotiv f a h r dienste!

Die Einflüsse der Verkehrskonjunkturen können hier natürlich nicht im einzelnen berücksichtigt werden. Nur normale Dienstverhältnisse liegen den nachfolgenden Erörterungen zu Grunde. Ich interpretiere den günstigsten mir bekannten Dienstplan aus dem Güterzugdienst eines Bezirkes mittlerer Verkehrsstärke.

Der sogenannte „Turnus" umfaßt 20 Tage. Am 21. Tage beginnt die Reihe der verschiedenen Fahrten wieder von vorn. Auf diesen Zeitraum von 20 Tagen entfallen 16 „Touren" bezw. Dienstschichten im Bahnhofe und entsprechend 16 Ruheschichten. Sie greifen folgendermaßen in einander.

Ruheschichten. Std.	Ruheschichten. Min.	Touren.	Arbeits-Schichten[1]. Std.	Arbeits-Schichten[1]. Min.	Davon in der Zeit v. 6 N. bis 6 V. Std.	Davon in der Zeit v. 6 N. bis 6 V. Min.	Bemerkungen.	Geleistete Kilometerzahl.
10	55							
		I ...	14	25	7	20		158
11	05							
		II ...	9	45	4	10		76
10	24							
		III ...	13	24	3	58		158
17	19							
		IV ...	9	37	6	54		76
20	16							
		V ...	20	32	8	50	(Innerhalb T. V 6 Std. Übernachtungspause)	158
15	05							
		VI ...	21	31	5	—	(Innerhalb T. VI Pausen v. 2 Std. u. 4 Std. 45 Min.)	158
23	42							
		(VII) ...	3	—	—	—	(Kesselwaschen)	—
8	—							
		VIII ...	7	38	6	38		82
8	22							
		IX ...	12	—	3	—	(Reserve)	—
28	45							
		X ...	7	47	4	15		76
16	14							
		XI ...	6	53	4	14		82
20 bezw. 14	51 bezw. 34							
		XII ...	7 bezw. 13	9 bezw. 24	— bezw. 4	— bezw. 20		82 bezw. 158
18	33							
		XIII ...	12	18	1	30		158
21	30							
		XIV ...	13	30	12	—	(Reserve)	—
23	—							
		XV ...	13	—	1	30	(Reserve)	—
32	50							
		XVI ...	8	49	2	40		82
11	51							
298	48		181	18	72	9	Summe der größeren Zwischenpausen 12 Std. 45 Min.	1346
291	12	Heizer.	188	48	76	—		

[1] Vorbereitungs- und Schlußdienst ist berücksichtigt mit insgesamt 1 Std. 30 Min. für den Führer.

Auf die einzelne der 16 Touren kommt mithin durchschnittlich eine Kilometerzahl von 84 km mit einer Dienstzeit von 11 Std. 48 Min. bezw. 12 Std. 18 Min. für den Heizer. Von der Dienstzeit fallen 40 % auf die Nachtstunden von 6 Uhr N. bis 6 Uhr V.

Dieser Schichtendarstellung, welche den Wechsel von Arbeit und Ruhe veranschaulicht, steht die gewöhnliche Dienstdarstellung nach der durchschnittlichen Tagesbelastung gegenüber. Es kommen auf einen Tag im Monatsdurchschnitt 9 Std. 4 Min. Dienst und 14 Std. 56 Min. Ruhe für den Führer bezw. 9 Std. 34 Min. und 14 Std. 26 Min. für den Heizer; und zwar befinden sich darunter an zusammenhängenden Ruhezeiten: 1½ freie Tage von etwa 32 Std. 30 Min. und 9 Ruhetage, die zwischen 20 und 28 Std. schwanken. Diese Dienstbemessung würde einer 63½- bis 66stündigen Arbeitswoche, dem 10½- bis 11stündigen Normalarbeitstag entsprechen. Daß die unruhige, zu 40 % in der Nacht sich abspielende Lokomotivarbeit aber anders bewertet werden muß, als die planmäßige tägliche Beschäftigung mit geregelten Pausen, Mahlzeiten, Nachtruhen, die nach 6 Tagen stetig von einem vollen freien Tag unterbrochen wird, braucht nach den früher gemachten Bemerkungen kaum noch einmal hervorgehoben zu werden. Der menschliche Körper ist in seinen Arbeitsfunktionen auf den lichten Tag, in seinem Ruhebedürfnis auf die Nacht angelegt. Die Tagesruhe ist kein Äquivalent des Nachtschlafes. Ein derartiger 20tägiger Turnus ist mit 20 Personalen besetzt, die nacheinander diese 16 Touren absolvieren. Während Personal I den Dienst I des Turnus leistet, leistet Personal II an demselben Tage Dienst II u. s. w. Für jede Fahrtenreihe sind eingehende Diensteinteilungspläne ausgearbeitet, die sofort erkennen lassen, welchen Dienst dieses oder jenes Personal an irgend einem Tage zu leisten hat. Auch die eventuell ausfallenden Sonntagsgüterzüge sowie die regelmäßigen Ablösungen sind da vermerkt.

Zur Vervollständigung des Bildes von der Dienstbemessung möge nun hier die Schilderung der Diensteinteilung auf einer Nebenbahnstrecke und in einem erstklassigen Verkehrsbezirke folgen.

Von einem Flecken aus werden zwei Strecken, je 2 bezw. 2½ Meilen lang, von einer Lokomotive bedient. Diesen Pendelverkehr leiten ein Führer und ein Heizer, der bereits sein Führerexamen bestanden, also zur selbständigen Führung einer Maschine berechtigt ist; ihnen ist zur Aushilfe ein Hilfsheizer beigegeben. Der Fahrdienst beginnt früh um 6 und endigt abends um 10 Uhr. Es erfordert eine kunstvolle Verteilung des Dienstes unter die drei Personen, von denen zwei doch immer gleichzeitig auf der Maschine dienstthätig sein, also insgesamt täglich 32 Arbeitsstunden leisten

müssen, ohne Überbürdung des Einzelnen hier auszukommen. Es geht nur durch eine Art Permutation und gelegentliche Heranziehung eines Schuppenarbeiters zum Heizdienste.

Es fährt der Führer in der Regel am ersten Tage 16 Std., am zweiten Tage 16 Std., am dritten ruht er; der geprüfte Heizer am ersten Tage 16 Std., am zweiten Tage ruht er, am dritten fährt er 16 Std. (als Führer). Der Hilfsheizer ruht am ersten Tage, fährt am zweiten Tage 16 Std. und am dritten Tage 16 Std. Der Dienstplan weist natürlich mehrere 1- bis 1½stündige Aufenthalte auf; in den Frühstunden wird vereinzelt ein Ablöser eingeschoben.

An einem anderen Platze, wo starker Verkehr herrscht, sind in einer Güterzug-Fahrtenreihe 16 Personale beschäftigt. Der Dienst wickelt sich folgendermaßen ab:

15¼ Std. Dienst, darunter etwa 5 Std. Bereitschaftsdienst auf fremder Station.

13 Std. Ruhe.

14½ Std. Dienst mit 2 fahrplanmäßigen Pausen von je 2½ Std. (die eine auf fremder, die andere auf heimischer Station).

11½ Std. Ruhe.

13½ Std. Dienst mit 3stündiger Pause auf fremder Station.

14 Std. Ruhe.

14 Std. Dienst mit 5/4stündiger Pause auf fremder Station und 5 Std. Bereitschaftsdienst daheim.

12 Std. Ruhe.

15 Std. Dienst mit 4stündiger Nachtpause auf fremder Station.

15 Std. Ruhe.

11 Std. Dienst.

10½ Std. Ruhe.

14 Std. Dienst mit 2¼stündiger Pause auf fremder Station.

16½ Std. Ruhe.

15¼ Std. Dienst mit 2stündiger Pause auf fremder und 1stündiger Pause auf heimischer Station.

33½ Std. Ruhe.

14 Std. Dienst mit 2 Pausen von je 1 Std. auf fremder und 2 Pausen von 1½ Std. und 2¼ Std. auf heimischer Station.

10 Std. Ruhe.

13 Std. Dienst mit 1stündiger Pause auf fremder und 2stündiger auf heimischer Station und 3½ Std. Bereitschaftsdienst daheim.

14¾ Std. Ruhe.

15½ Std. Dienst mit 1stündiger Pause auf fremder und Pausen von 1, 1½, 2¾ und 3 Std. auf heimischer Station.

10¼ Std. Ruhe.

12½ Std. Bereitschaftsdienst.

10½ Std. Ruhe.

16 Std. Dienst mit 3¾stündiger und 5¾stündiger Pause auf heimischer Station.

28 Std. Ruhe.

(Sonntags fällt der Dienst zum großen Teil aus.)

Diese Diensteinteilung könnte trotz der ungeheuerlich langen Dauer der meisten Dienstschichten, dank der Unzahl von Pausen dem Uneingeweihten noch vielleicht ganz günstig gestaltet erscheinen. Es giebt aber hierbei zu bedenken, was diese fahrplanmäßigen Aufenthalte auf den einzelnen Stationen denn in Wahrheit bedeuten. Zum großen Teil dürften sie mit Rangierdienst ausgefüllt sein. Im übrigen ist auf die frühere Charakteristik der Dienstpausen zu verweisen. All die Pausen werden denn in der That auch als Dienst angerechnet. Die Dauer dieses zerhackten Dienstes muß aber in Wirklichkeit, wenn man nämlich die früheren Betrachtungen über Vorbereitungs- und Schlußzeit des Dienstes berücksichtigt, leider noch länger angenommen werden, als der Plan angiebt. Dazu kommt erschwerend der Umstand, daß 40% dieses ausgedehnten Dienstes Nachtdienst ist. Wir haben es eben hier mit einem der schlimmen Betriebsplätze zu thun — die Fahrtenreihe des Personenzugdienstes weist ebenso schwere Belastung auf —, die in Bahnerkreisen berüchtigt sind. Es liegt diese Diensteinteilung gewiß zum Teil in den Verhältnissen des Platzes begründet, in den stark schwankenden Verkehrsansprüchen. Ausschlaggebend aber ist doch hier wie überall das Verhalten der Behörde, die den Dienst regelt. In diesem Falle ist der Dienst noch gerade auf die Minute in den gesetzlich zulässigen Rahmen von 11 Std. im Monatsdurchschnitt hineingezwängt worden und zwar mit Hilfe der Diensteinschränkung an Sonntagen. Ob die Sonntagsruhe im Güterverkehr regelmäßig durchzuführen möglich ist, ob die darauf gegründeten Dienstkürzungen infolgedessen überhaupt in die Erscheinung treten, damit befaßt sich der Dienstplan nicht und kann darüber auch nicht gut bestimmen; schließlich hat das niemand in der Gewalt. Ob man aber das Dienstmaximum davon abhängig machen darf, scheint fraglich.

Das Übel, an dem die Diensteinteilung hie und da krankt, ist gerade häufig das — an sich unbedenkliche — „diskretionäre", „pflichtmäßige" Ermessen der Zwischeninstanzen, die die Plangestaltung in der Hand haben. Wie der Charakter des Betriebsvorgesetzten die gesamte dienstliche Verfassung in

einem Bezirke angenehm oder unangenehm beeinflussen kann, so auch den Diensteinteilungsplan, den die Direktion im Einvernehmen mit ihm festsetzt. Den dehnbaren Bestimmungen über die Inanspruchnahme des Personals läßt sich auch im Falle starker Belastung der Beamten genügen; denn ein Monatsdurchschnitt von 11 Std. täglichen Dienstes ist auf eine von den früher erwähnten Weisen schließlich immer herauszurechnen. Ergeben sich dann in der Wirklichkeit bedenklich viele Überstunden des Personals, so wird auch gelegentlich ein gelinder Druck auf die Beamten auszuüben nicht verschmäht, daß sie das Anschreiben so hoher Überstunden vermeiden möchten. Es handelt sich da nicht etwa um unberechtigte Eintragungen in die Arbeitsbücher, sondern um das wahrheitsgetreue Anschreiben des wirklich geleisteten Dienstes. Mögen solche Fälle von Beeinflussungsversuchen, die nicht immer von den abhängigen Beamten zurückgewiesen werden können, auch vereinzelt dastehen, sie sind vorgekommen! Man hat sich mir gegenüber einmal sehr deutlich über ein derartiges Verfahren geäußert.

Doch es ist nicht die Aufgabe dieser Arbeit, zu rügen, sondern zu berichten; und es sollen von einzelnen, wenn auch vielleicht charakteristischen Vorkommnissen nicht voreilig unhaltbare Verallgemeinerungen abgeleitet werden. Nur auf dem Grunde eines umfassenderen Thatsachenmaterials sollen sich etwaige Urteile aufbauen.

Ich kann zu dem Zwecke nicht umhin, eine größere Gruppe von Diensteinteilungsplänen, nach den Gesichtspunkten einer einheitlichen statistischen Methode zusammengefaßt, darzustellen.

Die beigefügten Tafeln (S. 42—45) unterrichten uns über die durchschnittliche Diensteinteilung, die Bemessung von Arbeits- und Ruheschichten bei 57 Personalen des Güterzug- und 41 Personalen des Personenzugdienstes innerhalb eines größeren Verkehrsbezirkes. Während der sogenannte monatliche Durchschnitt der täglichen Dienstdauer zwischen 10 und 11 Stunden variiert, schwankt der durchschnittliche faktische Arbeitstag, losgelöst aus dem Zusammenhange der Ruhetage und Ruhefristen, im Güterzugdienst zwischen 11 Std. 23 Min. und 13 Std. 38 Min., im Personenzugdienst zwischen 11 Std. 14 Min. und 13 Std. 10 Min., und zwar halten sich im ersteren Dienste die Gruppe der Arbeitstage von etwa 11½ bis 12 Stunden und die zwischen 12½ bis 13½ Stunden das Gleichgewicht. Die Personale haben zu einer Hälfte einen „Arbeitstag", ein Tagewerk unter 12, zur andern Hälfte über 12½ Stunden. Im Personenzugdienste hat zwar auch die Hälfte einen mehr als 12½ stündigen „Arbeitstag"; es haben aber hier überhaupt reichlich zwei Drittel des Personals einen mehr als 12 stündigen „Arbeitstag" und nur ein Viertel hat einen „Arbeitstag" von weniger als 12 Stunden, nämlich von 11½ Stunden. Darnach scheint die gewöhnliche

Personenzug-Lokomotivdienst.

Anzahl der Personale.	Durchschnittlicher Arbeitstag †. Tägliche Dienstdauer ohne Berücksichtigung der Ruhetage.		Darunter Bereitschaftsdienst des gesamten Personals.		Nachtdienst des gesamten Personals			Ruhe des gesamten Personals im Monat. Wirkliche Ruhetage, die den Ausfall eines vollen Arbeitstages bewirken.			Ruhefristen, die den Fortfall eines halben Arbeitstages bewirken.			Sonstige Dienstausfälle.			Dadurch neu entstehende zusammenhängende größere Ruhepausen.			Monatlicher Dienstdurchschnitt nach amtlicher Berechnung.	
	Std.	Min.	Std.	Min.	Std.	Min.	% d. Arbeitstages.	Anzahl.	Durchschnittl. Dauer. Std.	Min.	Anzahl.	Dauer. Std.	Min.	Anz.	Dauer. Std.	Min.	Anzahl	Std.	Min.	Std.	Min.
7	12	53	—	20	6	10	= 47,5	30 ×	29	45	4 ×	20	—	4 ×	6	04				9	51 [1]
								4 ×	28	30				4 ×	5	45					
														8 ×	5	45					
5	12	40	1	20	3	45	= 36,33	30 ×	26	30										10	08 [1]
3	11	20	—	—	6	25	= 60	6 ×	41	30										10	30 [1]
8	11	12	2	10	5	10	= 46,5	8 ×	30	20				(4 ×	3	—)	4 ×	29	—	10	32 [1]
														(4 ×	12	25)	4 ×	40	—		
8	12	6	2	40	4	10	= 34,5	30 ×	26	50				(4 ×	5	—)	4 ×	23	45	10	35
														(4 ×	6	—)					
2	12	47	1	—	8	25	= 66	5 ×	27	20	5 ×	18	30							10	41
6	12	56	1	30	4	25	= 34,5	30 ×	27	30										10	47
2	13	10	4	10	2	40	= 20	10 ×	34	—										10	58

† Es ist zu bemerken, daß gerade diese kurzfristigen Dienstdauerdurchschnitte in Wirklichkeit einem sehr schweren Dienst entsprechen.

Zusammenfassung der Ziffern zu Durchschnittszahlen für die verschiedenen Dienstdauerstufen.

Von 41 Personalen im Personenzug-Lokomotivdienst eines Verkehrsbezirkes haben — die Ruhetage zunächst einmal unberücksichtigt —:

a)	11	oder	26,8	Prozent einen Arbeitstag von	11	Std.	—	Min. bis	11 Std.	30	Min.
b)	—	„	—	„ „ „ „	11	„	31	„ „	12 „	—	„
c)	8	„	19,5	„ „ „ „	12	„	1	„ „	12 „	30	„
d)	20	„	48,8	„ „ „ „	12	„	31	„ „	13 „	—	„
e)	2	„	4,9	„ „ „ „	13	„	1	„ „	13 „	30	„
	41	oder	100,0	Prozent.							

Es entfallen auf jeden Gruppendurchschnitt entsprechend Ruhetage und Ruhefristen im Monat.

Gruppe.	Durchschnittlicher Arbeitstag†. Tägliche Dienstdauer ohne Berücksichtigung der Ruhetage. Std.	Min.	Darunter Bereitschaftsdienst. Std.	Min.	Nachtdienst. Std.	Min.	% d. Arbeitstages.	Ruhe des gesamten Personals im Monat. Wirkliche Ruhetage, die den Ausfall eines vollen Arbeitstages bewirken. Anzahl.		Durchschnittl. Dauer. Std.	Min.	Ruheschichten, die den Fortfall eines halben Arbeitstages bewirken. Anz. Dauer. Std. Min.	Sonstige Dienstausfälle. Std.	Min.	Insgesamt Stundenfortfall im Monat pro Kopf. Std. Min.	Gesamtzahl der größeren Ruhefristen und ihre durchschnittliche Dauer. Anzahl.	Dauer. Std. Min.
a	11	14	1	25	5	36	50	14	×	34	50		63	—	$\frac{222^{16}}{11} = 20\ 12$	$\frac{22}{11} = 2$	$\frac{761^{40}}{22} = 34\ 40$
b	—	—	—	—	—	—	—										
c	12	06	2	23	3	39	30	30	×	26	50		44	—	$\frac{407}{8} = 50\ 12$	$\frac{34}{8} = 2{,}25$	$\frac{900}{34} = 26\ 25$
d	12	50	—	54	4	43	37	99	×	28	20	$9 \times \frac{170^{30}}{9} = 19$	93	24	$\frac{1422}{20} = 71\ 06$	$\frac{108}{20} = 5{,}4$	$\frac{2975}{108} = 27\ 35$
e	13	10	4	8	2	37	20	10	×	34	—				$\frac{131^{40}}{2} = 65\ 50$	$\frac{10}{2} = 5$	34 —

† Ermittelt aus dem Dienstplan auf folgende Weise: Von 7 Personalen ruht eins, 6 sind im Dienst, die zusammen 77 Std. 20 Min. Arbeitsstunden leisten. Der durchschnittliche Normalarbeitstag beträgt mithin — bei Nichtberücksichtigung der Ruhe — $\frac{77\ 20}{6}$ = 12 Std. 53 Min.

Güterzug-Lokomotivdienst.

Anz. d. Personale.	Durchschnittlicher Arbeitstag. Tägliche Dienstdauer ohne Berücksichtigung der Ruhetage. Std.	Min.	Darunter Bereitschaftsdienst. Std.	Min.	Nachtdienst. Std. Min. % d. Arbeitstages.	Ruhe des gesamten Personals im Monat. Wirkliche Ruhetage, die den Ausfall eines vollen Arbeitstages bewirken. Anzahl. Durchschnittl. Dauer. Std. Min.	Ruheschichten, die den Fortfall eines halben Arbeitstages bewirken. Anzahl. Dauer. Std. Min.	Sonstige Dienstausfälle. Anzahl. Std. Min.	Dadurch bewirkte neue zusammenhängende größere Ruhepausen. Anzahl. Std. Min.	Monatlicher Dienstdurchschnitt nach amtlicher Berechnung. Std.	Min.
11	11	24	4	40	5 45 = 50	30 × 33 16	30 × 18 10 zwischen dem Dienst, also ohne Dienstkürzung.	4 × 6 40		10	—
8	12	39	3	—	4 50 = 38,5	30 × 25 20		4 × 3 38 4 × 3 — 4 × 1 10 4 × 8 45		10	02
12	11	45	—	—	5 30 = 45		30 × 18 57 30 × 18 45	Sonntags einige unbestimmte Kürzungen.		10	12
3	13	37	—	—	6 45 = 50	4 × 27 40 4 × 31 41	4 × 23 52 4 × 19 15	(4 × 12 —)	4 × 29 —	10	28
13	12	58	10	30	5 35 = 41	30 × 43 — 4 × 36 26		8 × 3 26		10	41
2	13	36	—	—	3 55 = 28,5	5 × 35 15 5 × 33 —				10	53
1	13	45	—	—	1 30 = 11	4 × 34 30 2 × 34 —				10	55
2	13	25	1	15	5 50 = 44	4 × 34 —	4 × 24 40 4 × 18 50			10	55
2	11	41	—	—	7 50 = 65		4 × 18 23 4 × 27 23			11	—
3	11	20	—	—	10 25 = 92			(4 × 11 15) (4 × 11 40) (4 × 11 —)	4 × 28 45 4 × 28 06 4 × 25 40	11	06

Zusammenfassung der Einzelziffern zu Durchschnittszahlen für die verschiedenen Dienstdauerstufen.

Von 57 Personalen haben — die Ruhetage zunächst einmal unberücksichtigt —:

α) 14 Personale	oder 24,6 Prozent	einen Arbeitstag	von 11 Std. — Min.	bis 11 Std. 30 Min.
β) 14 "	" 24,6 "	" "	" 11 " 31 "	" 12 " — "
γ) — "	" — "	" "	" 12 " 1 "	" 12 " 30 "
δ) 21 "	" 36,8 "	" "	" 12 " 31 "	" 13 " — "
ε) 2 "	" 3,5 "	" "	" 13 " 1 "	" 13 " 30 "
ζ) 6 "	" 10,5 "	" "	" 13 " 31 "	" 14 " — "

57 Personale oder 100 Prozent.

Es entfallen auf jeden Gruppendurchschnitt entsprechend Ruhetage und Ruhefristen im Monat:

Gruppe.	Durchschnittlicher Arbeitstag. Tägliche Dienstdauer ohne Berücksichtigung der Ruhetage. Std.	Min.	Darunter Bereitschaftsdienst. Std.	Min.	Nachtdienst. Std.	Min.	% d. Arbeitstages.	Ruhe des gesamten Personals im Monat. Wirkliche Ruhetage, die den Ausfall eines vollen Arbeitstages bewirken. Anzahl.	Durchschnittl. Dauer. Std.	Min.	Ruheschichten, die den Fortfall eines halben Arbeitstages bewirken. Anz.	Dauer Std.	Min.	Sonstige Dienstausfälle. Std.	Insgesamt Stundenfortfall im Monat pro Kopf. Std.	Min.	Gesamtzahl der größeren Ruhefristen und ihre durchschnittliche Dauer. Anzahl	Dauer. Std.	Min.
α	11	23	4	41	8	35	75	30 ×	33	15				136	34	6	42/14 = 3	31	37
β	11	44	—	—	5	50	50				68 ×	19	20		28	30	68/14 = 4,86	19	20
γ	—	—	—	—	—	—	—												
δ	12	51	3	27	4	50	37,5	64 ×	32	30				95	43	20	94/21 = 4,47	27	55
ε	13	25	1	15	5	55	43,5	4 ×	34	—	8 ×	21	15		53	40	12/2 = 6	25	28
ζ	13	38	—	—	4	57	35,5	24 ×	32	40	8 ×	21	35	48	69	37	36/6 = 6	29	48

Dienstbemessung für das Personenzugpersonal noch etwas ausgiebiger zu sein als für dasjenige der Güterzugfahrt. Allein einmal ist zu berücksichtigen, daß der im großen und ganzen doch leichtere Bereitschaftsdienst bei dem Güterzugpersonal sehr viel häufiger auftritt als beim Personenzugpersonal, welches einzig — und gerade das ist wichtig — in der Gruppe mit längstem „Arbeitstage" erheblich an den Erleichterungen des Bereitschaftsdienstes Anteil hat; zum andern ist das Güterzugpersonal viel schwerer mit Nachtdienst belastet als das Personenzugpersonal.

Ausschlaggebend für die Bewertung des Dienstmaßes ist aber doch im letzten Grunde erst die Verteilung der Ruhepausen auf den Dienst. Wir finden in der Tafeldarstellung nun, daß die Zahl der Dienstunterbrechungen in der Güterzugfahrt eine höhere, die Dauer der einzelnen Pausen aber durchweg eine viel geringere ist, als beim Personenzugpersonal, das sich überhaupt eines reichlicheren Dienststundenausfalls erfreut, als die Kollegen im Güterzugdienst. Ein schroffer Unterschied in der Dienstbemessung scheint nach diesen Zahlen für die beiden Fahrtkategorien nicht zu bestehen. Dafür tritt um so deutlicher der beiden Dienstarten gemeinsame, für den gesamten Lokomotivdienst charakteristische Beanspruchungsgrad aus diesem Durchschnittsbild von etwa 100 Diensteinteilungen hervor. Der Gruppe d bez. δ gehört in diesen Durchschnittsaufnahmen einerseits nicht nur der größte Prozentsatz des Personals an, sondern es ergiebt sich andererseits aus dem ganzen Wesen der übrigen Zahlenverhältnisse, daß wir es hier mit dem Typus der Lokomotivdiensteinteilung zu thun haben. Der Nachtdienst bewegt sich hier — im Personenzug- wie im Güterzugdienst — um den mittleren Prozentsatz von 37 % und die Dauer der einzelnen Dienstunterbrechung hält sich ebenfalls in den mittleren Grenzen des Ruhetages, auf 27 bis 28 Stunden.

Der äußerlich auffallendste Unterschied in der Diensteinteilung bei den Fahrkategorien, der nämlich, daß der Güterzugdienst 4½, der Personenzugdienst 5½ Ruhetage im Monat aufweist, schrumpft angesichts der verschiedenartigen Zumessung von Bereitschaftsdienst wesentlich zusammen, wie überhaupt auch der monatliche Dienstdurchschnitt nach der amtlichen Berechnung in dieser Gruppe für beide Dienstzweige nur um 9 Minuten täglich differiert.

Es stellt sich uns hier in der That der Typus der Lokomotivdiensteinteilung dieses Bezirks dar. Unter „Typus" verstehe ich diejenige Erscheinungsform, die nicht etwa dem ideellen numerischen Durchschnitt entspricht, sondern als greifbare, charakteristische Massenerscheinung in Wirklichkeit auftritt. So wenig ausgebildet die wissenschaftliche Methode, dem Problem der Massenerscheinung socialstatistisch beizukommen, ist, muß hier doch der Versuch gemacht werden, den Typus aus der Buntheit der Einzelfälle herauszuschälen.

Wie verhält sich dieser nun zu dem gewöhnlichen, gewerblichen Arbeitsmaß? Man kann für die gewerbliche Arbeit monatlich 4 bis 5 volle freie Tage — Sonntage und gelegentliche Feiertage — annehmen[1]. Der skizzierte Typus des Lokomotivdienstes hat $4^1/_2$—$5^1/_2$ verkürzte, freie Tage; besondere Feiertage kennt er nicht; im Gegenteil, der Festtagsverkehr bringt meist nur Arbeitshäufung. Es ist demnach ohne erheblichen Fehler anzunehmen, daß der typische Lokomotivdienst und die gewerbliche Arbeit, was die Bemessung der größeren Arbeitsunterbrechungen, der Ruhetage betrifft, sich annähernd decken. Wie verhält es sich aber mit der Zumessung der Arbeit, der Dauer des „Arbeitstages"? Das unverkürzte Tagewerk im Güterzugdienst erstreckt sich hier auf 12 Std. 51 Min.; darauf sind $\left(\frac{95 \text{ Std.}}{21}\right) = 4$ Std. 31 Min. monatlicher Dienststundenfortfall anzurechnen, die tägliche Dienstdauer des typischen Arbeitstages mithin, bei Annahme von 25 Arbeitstagen, um 11 Min. täglich herabzusetzen und mit 12 Std. 40 Min. anzuschreiben. Im Personenzugdienst ist die entsprechende durchschnittliche Dauer des Arbeitstages 12 Std. 39 Min. Dafür ist andrerseits immer hervorzuheben, daß diese Zeitangaben, weil sie sich an die amtlichen Notierungen halten, für Vorbereitungs- und Schlußdienst nur $1^1/_2$ statt der in Wirklichkeit zumeist erforderlichen 2 Stunden ausgeben, sodaß die faktische Ausdehnung des Arbeitstages vielfach auf 13 Stunden anzunehmen ist.

In dieser Dienstschicht von $12^1/_2$ Stunden sind natürlich die kleinen täglichen Dienstpausen, die Eßpausen u. s. w. einbegriffen. Ich habe für diese Fahrtunterbrechungen aus einer Reihe verschiedener Einzelpläne eine tägliche Durchschnittssumme von 4 Stunden im Personenzugdienst und eine solche von $1^2/_3$ Stunden im Güterzugdienst berechnet, unter Berücksichtigung sämtlicher, eine Stunde und mehr betragender Aufenthalte auf den Endstationen. Das erscheint auf den ersten Blick sehr bedeutungsvoll. Man vergegenwärtige sich aber den oben geschilderten Charakter derartiger Pausen und beachte ferner, daß von den 4 Stunden Fahrpausen des Personenzugdienstes in den untersuchten Fällen nur $6^1/_2$ % oder 15 Minuten, von den $1^2/_3$ Stunden Pause des Güterzugdienstes etwa 30 % oder 36 Minuten durchschnittlich auf der Heimatsstation verbracht wurden. Das besagt, daß jene Pausen, soweit sie nicht thatsächlich zu mehr als der Hälfte mit Arbeit, wie Rangierdienst, Maschinenrevision, Indienststellung und dergl. besetzt sind, qualifizierte Dienstbereitschaft bedeuten; sie werden sogar durch besondere Stundengelder vergütet. Wenn wir demnach die faktische durchschnittliche

[1] Die Bahnverwaltung selbst setzt bei ihren Werkstatt- und Streckenarbeitern die gesamte Arbeitszeit im Jahre auf 300 Tagewerke an.

Dienstunterbrechung des Tagewerkes mit etwa 2 Stunden sehr hoch ansetzen, so kommen wir trotz alledem immer noch auf eine Summe von reichlich $10^1/_2$ Stunden für den typischen, „reinen Arbeitstag" des Lokomotivpersonals. Über $12^1/_2$ Stunden Gesamtdauer der Dienstabwesenheit, und zwar ein reichlich Drittel hiervon zur Nachtzeit; innerhalb dieses Rahmens mehr als $10^1/_2$ Stunden Dienst! in dieser Form erst ist eine Vergleichung mit dem Arbeitsmaß anderer Berufsgruppen möglich.

Der qualifizierte, gewerbliche Arbeiter ist bei durchschittlich 10 stündiger Arbeitsleistung, — nach Einrechnung der Mittags- und Frühstückspausen —, etwa $11^1/_2$—12 Stunden täglich dienstlich beansprucht. Mit diesem steht also das Lokomotivpersonal in der Dienstzumessung noch nicht gleich. Man muß bis zu dem gewöhnlichen Durchschnittsarbeiter, der 11 Stunden Arbeit, diese aber nur zur Tageszeit leistet und entsprechend $12^1/_2$ bis 13 Stunden des Tages seinem Berufe widmet, heruntergehen, um hinsichtlich der Dienstzumessung ein Gegenstück zu dem Arbeiter des Lokomotivdienstes zu finden, dieses Dienstes, von dem das ganze komplizierte Spiel des Verkehrs und die Sicherheit des reisenden Publikums abhängt, der, wie oben auszuführen versucht wurde, an die ihn ausübenden Organe in physischer und psychischer Hinsicht so überaus hohe Anforderungen stellt. Nicht die vereinzelt auftretenden, durch falsche Einteilung oder jeweilige, örtliche Ungünstigkeiten veranlaßten übermäßigen Dienstbemessungen, sondern die allgemein verbreitete Durchschnittsdauer des Lokomotivdienstes ist der Kritik zu unterziehen; das scheint das notwendige Ergebnis dieser Untersuchung zu sein.

Nun läßt sich einwenden, die hier herausgearbeiteten Resultate bezögen sich eben bloß auf die wenigen untersuchten Verkehrsbezirke und hätten demgemäß nur eine singuläre Bedeutung. So wünschenswert die Möglichkeit solcher Annahme wäre, so wenig wahrscheinlich ist sie. Die hier zergliederte Dienstbemessung hält sich, wie aus den ebenfalls mitgeteilten amtlichen Durchschnittsnotierungen ersichtlich, streng im Rahmen der von den Landeseisenbahnverwaltungen einheitlich angenommenen „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten", die für das Lokomotivpersonal in der neuesten Fassung so lauten:

„1. Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen.

2. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die durchschnittliche Dienstdauer bis zu 11 Stunden ausgedehnt werden.

3. Die einzelne Dienstschicht darf 16 Stunden nicht überschreiten.

Dienstschichten bis zu dieser Dauer dürfen nur angesetzt werden, wenn sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen werden[1].

4. Auf eine längere Dienstschicht soll in der Regel eine längere Ruhe in der Heimat folgen, die soweit als möglich in die Nachtzeit zu legen ist.

5. Die innerhalb einer Dienstschicht im Zugdienst zurückzulegende planmäßige Fahrzeit soll einschließlich derjenigen Aufenthalte auf den Stationen, während deren die Lokomotive nicht verlassen werden kann, keinesfalls mehr als 10 Stunden betragen.

6. Wenn der Rangierdienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche, tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten.

7. Die Zeit, während deren das Personal vor Antritt und nach Beendigung der Fahrt zur Übernahme und Übergabe der Geschäfte u. s. w. dienstlich in Anspruch genommen wird, ist sowohl in der Heimat, als auch außerhalb als Dienst anzurechnen." —

Bezeichnend für die Wirkungskraft dieser Bestimmungen ist ihr Wortlaut. Es ist viel von „sollen", „in der Regel" und „soweit als möglich" hierin die Rede. Das Wichtigste ist aber, daß „bei einfachen Betriebsverhältnissen" der durchschnittliche Dienst von 10 auf 11 Stunden täglich verlängert, die monatliche Gesamtdienststundenzahl von 300 auf 330 vermehrt werden kann.

Die Annahme „einfacher Betriebsverhältnisse" hängt von dem „pflichtmäßigen Ermessen" des Verkehrs- und Betriebsinspektors ab. Das „pflichtmäßige Ermessen" ist aber leider wieder zu eng mit dem Streben verschwägert, möglichst sparsam zu wirtschaften. Von nichts hört man ja mehr in Bahnerkreisen reden als vom „Sparsystem", von „dem Miquel".

In unteren Beamtenkreisen herrscht ganz allgemein der Aberglaube, die Hauptsache beim Eisenbahnbetriebe sei das Sparen. Ob sich die verantwortlichen höheren Inspektionsbeamten ganz davon frei wissen, vermag ich nicht zu beurteilen; jedenfalls ist die Thatsache nicht zu leugnen, daß sich ohne Zurückgreifen auf das Sparprincip hier und da Mängel im Betriebe nur sehr schwer erklären lassen.

Die Annahme „einfacher Betriebsverhältnisse" nun und die darauf basierte Vermehrung der Dienststundenzahl auf 330 im Monat kann nicht immer als Vorteil für den Betrieb und das Personal angesehen werden.

[1] Laut ministerieller Erläuterung zu diesem Punkt der „Gemeinsamen Bestimmungen" kann in solchen Fällen selbstverständlich die durchschnittliche tägliche Dienstdauer auch über 12 Stunden betragen. Ein Arbeitsmonat von über 360 Stunden (pro Tagewerk 14 Stunden) ist hiernach zuläßig.

Denn was bedeutet der 330 stündige Arbeitsmonat? Ich suche ihn, wie oben, mit der Arbeitszeit des gewöhnlichen Arbeiters in Parallele zu setzen. Unter der Annahme, daß auf den Monat im Jahresmittel 5 Sonn- und Festtage oder andere Ruhetage fallen, mithin 25 Arbeitstage verbleiben, werden wir einen Normalarbeitstag des Lokomotivpersonals bei einfachen Betriebsverhältnissen von 330/25 oder mehr als 13 Stunden, sagen wir rund 13 Stunden, dem Arbeitstag des gewerblichen Lebens gegenüberstellen müssen und damit die allgemeine, theoretische Bestätigung dessen finden, was die obigen Erörterungen über Beispiele aus der Praxis eines Bezirkes ergeben haben. Auch die oben gemachten Bemerkungen über den Charakter der Pausen decken sich mit dem unausgesprochenen Inhalt dieser Bestimmungen. Denn bei dem 11-Stunden-Durchschnittstag sprechen die Bestimmungen, übereinstimmend mit der behördlichen Praxis, die Dienstpausen als Dienst zu rechnen —, überhaupt nicht von Pausen. Sobald aber die Pausen „ergiebig" auftreten sollten, wird alsbald die Verlängerung der einzelnen Dienstschicht auf 16 Stunden und der Durchschnittstagearbeit auf 14 Stunden zugelassen. Ich habe oben Beispiele angeführt, wie sich etwa der Diensteinteilungsplan gestaltet, wenn die einzelne Dienstschicht von „ausgiebigen Pausen" unterbrochen wird.

Die Bestimmungen des Punkt 4. sind so dehnungsfähig, daß sie gegen das Übermaß derartig langer Dienstschichten keine genügend feste Schranke bieten, namentlich soweit sie sich auf die Nachtruhe beziehen. Sie empfehlen sie nur, soweit sie einzurichten möglich ist. Und doch ergeben sich grad in diesem Punkte in der Praxis oft bedenkliche Härten. Die Länge der Ruhepause thut es durchaus nicht allein, der Hauptwert ist auf die Ruhe — und eine vollwertige Ruhe ist nur die Nachtruhe —, zu legen.

Ich will hier einen Dienst als Beispiel skizzieren, der mit Ruhepausen vielleicht genügend bedacht war, der aber trotzdem von den ausübenden Beamten als wahre Plackerei empfunden wurde, eben weil die Nachtruhe dabei zu kurz kam. Vorbereitungs- und Schlußdienst sind hier, der Praxis entsprechend, mit $1^3/_4$ bis 2 Stunden zusammen angesetzt.

Von $11.^{30}$ Uhr Vorm. bis $12.^{45}$ Nachts
$13.^{15}$ Std. Dienst $10^1/_2$ Std. Ruhe

Von $11.^{15}$ Uhr Vorm. bis $2.^{30}$ Nachts
Vorm. $15.^{15}$ Std. Dienst 10 Std. Ruhe

Von $11.^{30}$ Uhr Vorm. bis $2.^{00}$ Nachts
$14.^{30}$ Std. Dienst 12 Std. Ruhe

Von 2 Uhr Nachm. bis $3.^{30}$ Nachts
$13.^{30}$ Std. Dienst $18^1/_2$ Std. Ruhe

Von 10 Uhr Abend bis 10.30 Vorm.
12.30 Std. Dienst 13 1/2 Std. Ruhe
Von 12 Uhr Mitternacht bis 12.30 Mittags
12.30 Std. Dienst 11 1/2 Std. Ruhe
Von 12 Uhr Mitternacht bis 11.30 Vorm.
11.30 Std. Dienst 15 Std. Ruhe
Von 2.30 Uhr Nachts bis 3.30 Std. Nachmittags
13 Std. Dienst 18 1/2 Std. Ruhe.

Dann weiter 3 mal Tagesdienst von je 12 1/4 bis 14 1/2 Stunden und wieder die Nachttouren von vorn!

Abgesehen von gelegentlichen, durch Abänderung von 4 Touren bewirkten, unbestimmten Dienstabkürzungen des Sonnabends oder Montags, in der ganzen Dienstreihe kein Ruhetag, keine zusammenhängende Ruhepause von 20 Stunden!

Wir sehen hier 8 aufeinanderfolgende, fast durchweg 12- und mehrstündige Dienstschichten, die entweder über Mitternacht hinausgreifen oder um Mitternacht einsetzen. Dabei kann natürlich den zwischenliegenden Ruheschichten nicht mehr viel von der Nacht zu gute kommen, und die Wirkung auf das Lokomotivpersonal war denn auch hier dieselbe ungünstige, wie beim nächtlichen Rangierdienste. Am Ende einer Woche mit Nachtdienst fühlt sich der Beamte, um die Worte eines jovialen Bruder Bahner zu gebrauchen, wie eine „gemergelte Katze"! Und doch ist die Beschäftigung in 7 aufeinanderfolgenden Nächten in den „Schlußbestimmungen" über die Inanspruchnahme des Personals, wenn auch als Höchstmaß, vorgesehen.

Diese „Schlußbestimmungen", die die Ruhezeiten und Pausenberechnung im wesentlichen regeln, sind in ihrem Gesamtinhalt einer Erörterung wert. Es heißt hier und in den voraufgegangenen Vorschriften über die Ruhetage, wie folgt:

II. Ruhetage.

Jeder im Betriebsdienst ständig beschäftigte Beamte soll monatlich mindestens zwei Ruhetage erhalten. (Ausnahmebestimmung, welche indes nicht für Lokomotiv- und Zugpersonal gilt: Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Zahl der Ruhetage des unter I. 1. und 2. aufgeführten Personals, Stationspersonals, Bahnwärter- und Haltepunktwärter, auf einen im Monat eingeschränkt werden.)

III. Schlußbestimmungen.

1. Die planmäßige Dienstschicht im Sinne dieser (S. 48 mitgeteilten)

4*

Vorschriften umfaßt den Zeitraum, der zwischen zwei nach den nachstehenden Grundsätzen berechneten Ruhezeiten liegt:

2. Als Ruhezeit gilt jeder von Dienst oder Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitt, der in ununterbrochener Folge beträgt:

(a. Bei dem Stationspersonal, den Bahn- und Haltepunktwärtern: mindestens 8 Stunden.)

b. Bei dem Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal: mindestens 8 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimat, mindestens 6 Stunden, wenn die Ruhe außerhalb der Heimat verbracht wird. Doch kann auch (zu b) eine Pause von 6 bis 8 Stunden in der Heimat als Ruhezeit angesehen werden, wenn sie zwischen Dienstschichten liegt, denen eine Ruhezeit von mindestens 10 Stunden in der Heimat vorangeht oder folgt.

3. Pausen von geringerer als der zu 2 bezeichneten Dauer gelten nicht als Ruhezeiten. Sie sind daher ebenso wie die Zeiten des Dienstes und der Dienstbereitschaft in die planmäßige Dienstschicht einzurechnen.

4. Im Nachtdienst darf kein Beamter mehr als 7 Nächte hintereinander beschäftigt werden.

5. Als Ruhetag (Abschnitt II.) gilt nur eine Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden

6. Werden Beamte oder Arbeiter aus anderen Zweigen des Eisenbahnwesens während einzelner Stunden zur Aushilfe im Betriebsdienste herangezogen, so ist bei Bemessung der zulässigen Dienstdauer die in der gewöhnlichen Beschäftigung verbrachte Zeit angemessen zu berücksichtigen. —

Aus diesen Bestimmungen ist hervorzuheben:

Nur zwei Ruhetage garantieren sie monatlich dem Lokomotiv- und Zugbeamten; den übrigen Kategorien überhaupt nur einen[1]. Solch ein Bahnerruhetag ist nun, wie oben schon wiederholt bemerkt, noch keineswegs ein freier Tag von 36 Stunden, der den Ausfall eines vollen Arbeitstages zur Folge hätte, sondern eine Ruheschicht von 24 Stunden, häufig nur die Pause, die beim Schichtwechsel, beim Übergange aus dem Tag- in den Nachtdienst und umgekehrt entsteht und den Arbeitstag in Wahrheit nur um eine halbe Dienstschicht verkürzt. Daß diese Ruhetage die verlangten 24 Stunden betragen, wird, wie wir gesehen, oft nur dadurch ermöglicht, daß man Vorbereitungs- und Schlußdienst ganz unberücksichtigt läßt, oder kürzer, als es der wirkliche Dienst erfordert, in Rechnung setzt.

Die praktische Handhabung der Bestimmungen über die Einschaltung

[1] Auf dem internationalen Arbeiterschutzkongreß in Zürich forderten auch die bürgerlichen Socialpolitiker eine ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 36 Stunden in der Woche.

von Ruhetagen gestaltet sich in den einzelnen Bezirken außerordentlich verschieden. Man muß unterscheiden zwischen den festen Ruhetagen, die der Diensteinteilungsplan vorsieht, und den Tagen der sogenannten Sonntagsruhe. Auf den Genuß der ersteren darf der Beamte mit ziemlicher Sicherheit rechnen, soweit sie ihm eben wirklich im Dienstplane beschieden sind; daß in Ausnahmefällen die Zumessung der Ruhetage nicht ganz dem Wortlaut der Vorschrift entsprechend geübt wird, zeigt das oben (S. 50) angeführte Beispiel, bei dem den Beamten im Laufe eines 12 tägigen, arbeitsschweren Turnus nur 2 Ruhepausen von je 18½ Stunden gewährt wurden, also ein eigentlicher, mindestens 24 stündiger Ruhetag im Monat überhaupt im Dienstplan nicht angesetzt war. Das verstößt jedenfalls gegen den Wortlaut der Bestimmung von monatlich zwei Ruhetagen. Aber hinter dem strengen Wortlaut steckt ein milderer Sinn, der vom Geist der Rechenkunst inspiriert ist: „Zwei halbe machen ein Ganzes!" Der ministerielle Bericht an den Landtag erklärt nämlich an anderer Stelle in seinen Bemerkungen zu den planmäßigen Ruhetagen des Personals: „Als ein Ruhetag ist angesehen worden der Ruhetag von 24—30 Stunden . . . . oder, wenn ihm (dem Beamten) zweimal im Monat je ½ Ruhetag (= eine zusammenhängende dienstfreie Zeit von mindestens 18, aber weniger als 24 Stunden, also nach Abzug von 12 Stunden für die gewöhnliche Ruhe und Erholung eine Pause von mindestens 6, aber weniger als 12 Stunden) gewährt wird. Anderthalb und mehr Ruhetage sind in derselben Weise ermittelt. Es sind dabei für jede einzelne zur Berechnung kommende Dienstunterbrechung 12 Stunden für die gewöhnliche Ruhe und Erholung abgezogen, die hiernach verbleibende dienstfreie Zeit, ist mit 12 oder 6 Stunden als ganze oder halbe Ruhetage veranschlagt."

Zahlenbeispiele mögen das verdeutlichen:

18—24 Std. Ruhe	= ½ Ruhetag.
24—30 Std. Ruhe oder 2 × (18—24) Std. Ruhe	= 1 Ruhetag
30—36 Std. Ruhe oder 3 × (18—24) Std. Ruhe	= 1½ Ruhetage
36—42 Std. Ruhe oder 2 × (24—30) Std. Ruhe oder 4 × (18—24) Std. Ruhe	= 2 Ruhetage u. s. f.

Die zwei monatlichen Ruhetage können mithin dem einen freien Sonntag des gewerblichen Arbeiters, der Sonnabends um 5½ Uhr Feierabend macht und 36½ Stunden bis Montags früh um 6 Uhr feiert, entsprechen.

Diesen Erläuterungen gemäß hat nun allerdings auch das Lokomotivpersonal in dem oben genannten Beispiel, da zwei und ein halber „Turnus" mit je zwei „halben Ruhetagen" (18½ Stunden) auf den Monat entfallen, monatlich, abgesehen von den ganz vereinzelten, unkontrollierbaren Dienstkürzungen durch Fahrplanänderung, fünf halbe, also noch mehr als zwei ganze Ruhetage, wie sie ihm durch die „Bestimmungen" garantiert sind.

Leider ist die Ruhe an den Ruhetagen, wie schon oben einmal angedeutet, nicht immer eine absolut ungestörte. Das liegt zu einem Teil, wenigstens dem äußeren Scheine nach, an den Beamten selbst und zum andern Teile an dienstlicher Sonderbeanspruchung.

Die Frage, wie füllt der Beamte seine Ruhepausen aus? ist für den ersteren Punkt maßgebend. Der „ruhehabende" Beamte giebt sich durchaus nicht immer völliger Ruhe hin. Er ist eben in der Regel doch Familienvater; — ein unverheirateter Lokomotivbeamter, der sich bei seinem unregelmäßigen Dienste selbst verpflegt oder von uninteressierten Fremden verpflegen lassen muß, ist an sich viel übler dran, als der verheiratete. — Der Familienvater aber will mit der Familie leben. Dieser Umstand — und es ist wohl ein berechtigtes Verlangen, das gerade eine Betriebsverwaltung des an der Pflege des Familiensinnes lebhaft interessierten Staates respektieren muß — macht von vornherein die Tagesruhe illusorisch. Man muß es selbst erfahren haben, um zu wissen, wie trotz der Abspannung durch den Nachtdienst, am lichten Tage das Verlangen, sich zu regen, seine Interessen zu bethätigen — und es ist dem Lokomotivführer ein besonders lebendiger Sinn für die weitschichtigen Fragen des Lebens, der Technik eigen —, wie das Verlangen, zu „leben", das Bedürfnis nach Schlaf unterdrückt. Der eine plagt sich mit den Schularbeiten seiner Kinder; — das Vorwärtsstreben liegt nun einmal in dem Manne der Lokomotive drin: „Lehrer soll der Junge werden" ist ein in Lokomotiverkreisen weit verbreiteter, charakteristischer Wunsch! — Der andere schustert, tapeziert, richtet die Matratzen neu her, repariert der Frau die Nähmaschine; die geübte Schlosserhand findet zu viel im Hausstand zu schaffen, zu „basteln", wie es im Jargon heißt. Der Dritte arbeitet für seinen Verein; vom Heizer gar nicht zu reden, der ein Jahr lang oft „zum Führerexamen paukt".

Im Wirtshaus die Ruhezeit totzuschlagen, dies Unwesen findet man dagegen in Lokomotiverkreisen durchaus selten. Es verbietet sich angesichts des verantwortlichen Dienstes ganz von selber und ist auch unter den Beamten meist streng verpönt, wiewohl die Sage von einzelnen berühmten Sumpfhelden und Sumpfnestern auf Nebenbahnen umgeht.

Von dem jüngst bekannt gewordenen Erlasse der Generaldirektion der

Reichseisenbahnen, der sich scharf gegen den Mißbrauch der Ruhepausen zu Arbeitszwecken oder Trinkerei wendet, trifft also nur der erstere Passus für das Lokomotivpersonal und seine häusliche Hantierung zu. Ob ein Verbot die geeignete Maßnahme ist, dem Mißbrauch der Ruhepausen zu steuern, diese Frage soll uns an anderer Stelle beschäftigen. Hier ist nur die Thatsache zu betonen, daß die „Ruhepausen" derart häufig zu anderen Zwecken als zum Ruhen benutzt werden, daß eine Inspektionsbehörde es als einen Mißstand empfinden konnte und sich veranlaßt sah, dagegen einzuschreiten.

Was im Elsaß im Schwange ist, steht nicht vereinzelt da; es ist eine ziemlich allgemein verbreitete Erscheinung, nur in den wohlhabenden Gegenden habe ich sie nicht so deutlich hervortreten sehen. Ich kann aus diesem, später bei der Lohnfrage ausführlicher zu erörternden Grunde keineswegs mich der Meinung derjenigen anschließen, die da aus dem Mißbrauch der Ruhepausen folgern wollen, die Leute hätten zu viel Ruhe und kämen dadurch auf unnütze Gedanken.

Zu diesem Mißbrauch der Ruhepausen seitens der Beamten selbst gesellt sich auf der andern Seite der „Mißbrauch" der Ruhepausen des Personals durch die Betriebsbehörde, durch das Heranziehen zu Extradiensten während der planmäßigen Ruheschichten. So bricht das meist alle 14 Tage erforderliche, böse Auswaschen des Kessels eine mehrstündige Lücke in den Ruhetag. Daß ferner Vertretungsdienst oder Extrafahrten auch gelegentlich von dem „ruhehabenden Personal" geleistet werden, ist dem praktischen Kenner des Betriebes nichts Erstaunliches. Es ist oft eine Notwendigkeit, wenn es auch hie und da schon bedenklich den Charakter einer dauernden Übung streift. Ist es nicht auffällig, wenn man in einem Diensteinteilungsplan von vornherein angeordnet findet: Personal wird Sonntags „durch Ruhe habendes Gz-Personal abgelöst"? Die Erfahrung aus konkreten Einzelfällen beweist mir, daß es sich hier nicht bloß um einen Lapsus des Planverfassers handelt. Es würde eine derartige Anordnung eben auch nur eine Anwendung der allgemein gültigen Bestimmung sein, wie sie im Eingang jeder Dienstanweisung zu lesen steht: „Außer dem regelmäßigen Dienste sind Führer und Heizer auch zu jeder außerordentlichen Leistung im Lokomotivdienste verpflichtet. Sie müssen daher dem Betriebswerkmeister oder, wenn ein solcher nicht vorhanden, dem Stationsvorsteher ihre Wohnung genau bekannt geben, etwaigen Wohnungswechsel sofort bei ihm anzeigen und bei Abwesenheit von ihrer Wohnung während der dienstfreien Zeit daselbst oder beim nächsten Vorgesetzten hinterlassen, wo sie zu treffen sind." Die letztere Vorschrift steht natürlich nur auf dem Papiere. Von dem entscheidenden

Gehalt der ganzen Bestimmung scheint um so lebhafter Gebrauch gemacht zu werden[1].

Neben diesen, im Dienstplan vorgesehenen festen Ruhetagen kennt der Bahnbetriebsdienst noch die Tage der sogenannten „Sonntagsruhe“. Diese Ruhetage haben nun für das Fahrpersonal einen recht problematischen Charakter. Sie sind in den verschiedenen Verkehrsbezirken sehr ungleich bemessen; es hängt das eben mit der Verkehrskonjunktur zusammen; ich habe indes den Eindruck gewonnen, daß in den Bezirken, wo man mit dauernd starkem Verkehr rechnen muß und dementsprechend genügendes Personal fest einstellt, die Regelung der Sonntagsruhe günstiger sich gestaltet, als in den Bezirken mit angenommener mittlerer Verkehrsstärke, wo man mit dem für gewöhnlich ausreichenden Personal auch den während einzelner Saisonperioden gesteigerten Verkehr zu bewältigen sucht. Nun aber wachsen sich nicht selten die als vorübergehend angenommenen, periodischen Verkehrssteigerungen zu einer kontinuierlichen Verkehrsverdichtung aus, und es muß die sonst mindestens einmal im Monat übliche allgemeine Sonntagsruhe im Güterverkehr in eine teilweise, nur einem geringen Prozentsatz des Personals zu gute kommende verwandelt oder aber auch für längere Zeit ganz aufgehoben werden. Während nämlich in zwei erstklassigen Verkehrsbezirken faktisch alle 2 bis 3 Sonntage ein Dienstausfall zu verzeichnen war, trat in einem Bezirke mit gering angenommener Verkehrsstärke nur einmal im Laufe von anderthalb Monaten Sonntagsruhe ein. Ja, einzelne Beamte klagten, daß sie seit 8, 9 Wochen keinen freien Sonntag gehabt hätten. Wie die theoretische Annahme allgemeiner Sonntagsruhe im Güterzugverkehr eben praktisch unhaltbar ist, läßt sich vielleicht auch daraus ersehen, daß besondere Dienstpläne ausgearbeitet werden, die bei „Einschränkung der Sonntagsruhe“ gelten sollen.

Die Vorschrift, dem Personal Gelegenheit zum Kirchgang zu geben, ist, wie weiter unten noch zu erörtern sein wird, aus den allgemeinen Bestimmungen ausgeschieden worden und ihre Ausführung dem Ermessen der einzelnen Verkehrsbehörden anheimgestellt worden. Die Gelegenheit zum Kirchenbesuch ist damit kaum vermehrt worden. Praktisch dürfte sich überhaupt in dem Punkte nicht viel ändern, da beim Personal das Bedürfnis nach Ruhe, namentlich in den recht häufigen Fällen, wo die Gelegenheit

[1] Ein interessanter Einzelfall der Anwendung dieser Befugnis im Interesse des Betriebs und des Personals ist die pflichtmäßige Heranziehung des letzteren zu Unterrichtsstunden während der Ruhefristen; das Fahrpersonal ist mindestens einmal im Monat, das übrige Betriebspersonal zweimal zu einer Lehr- und Lernstunde zu versammeln, in der Fragen des Betriebsdienstes zur Erörterung gelangen sollen.

zum Kirchgang nach einer Nachtdienstschicht ihm geboten wird, noch stärker ist, als das Verlangen nach kirchlicher Erbauung. —

Ich komme zur Besprechung des zweiten Punktes, zur Frage der gewöhnlichen Ruhezeiten zurück. Die Ruhezeit, also die Zeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Dienstschichten, kann von dem Mindestmaß von 8 Stunden beim Lokomotiv- und Zugpersonal auf das noch geringere Maß von 6 Stunden eingeschränkt werden, wenn das Personal am Tage vorher 10 Stunden Ruhe genossen oder (nicht: und) aber am nächsten Tage eine Ruheschicht von 10 Stunden zu erwarten hat. Es ist hiernach nicht ausgeschlossen, daß 2 Ruheschichten von nur je 6 Stunden aufeinander folgen können, auch wenn längere Dienstschichten dazwischen liegen, voraufgehen und folgen. Glücklicherweise kommt das in der Praxis nicht oft vor. Um so bemerkenswerter ist es, daß hier ausdrücklich in den allgemeinen Bestimmungen die Möglichkeit einer solchen Kombination von Mindestruhe und uneingeschränkten Dienstschichten offen zu halten versucht wird. Die Theorie des Ruhespendens sollte eigentlich nicht noch härter als die Praxis sein.

Der fürs erste auffallende Unterschied zwischen der Bemessung der Ruhepausen in der Heimat und auf fremder Station auf 8 bzw. 6 Stunden erklärt sich hiernach einerseits aus der Möglichkeit, die Ruhezeiten in der Heimat ebenfalls auf 6 Stunden herabzusetzen, wie andererseits aus dem Grunde, daß auf der fremden Station der Vorbereitungs- und Schlußdienst nicht besonders angerechnet zu werden braucht. Dazu scheint noch ein taktischer Grund zu kommen. Ein 18stündiges — zu Nachtzeiten schon ein 14stündiges — Fernbleiben vom Heimatsbahnhofe muß nach den bestehenden Löhnungsgrundsätzen mit einem Extra-Übernachtungsgeld vergütet werden, und diese Vergütung steigert sich mit jeder weiteren 6stündigen Frist. Es ist demnach eine möglichste Abkürzung der Dienstzeit außerhalb der Heimat, mithin auch der dabei unumgänglich gebotenen Ruhepausen erwünscht.

Betreffs der Pausen schließlich, die bis zu 6 Stunden sich ausdehnen können, genügt es wohl auf das früher gesagte zu verweisen, um einer übertriebenen Bewertung derselben für die geringere oder stärkere Dienstbeanspruchung des Personals entgegenzutreten. Im Falle der Unterbrechung des Dienstes durch ausgiebige Pausen kann dieser eben bis auf 16 Stunden (gemäß Punkt 3 der „Bestimmungen") ausgedehnt werden. Im übrigen ist ja Dienst und Dienstbereitschaft — das bedeuten die Pausen in der Hauptsache — allgemein in den Bestimmungen einander gleichgestellt, und dies mit nur zu gutem Rechte; in jedem Berufe gilt das dienstfertige Sich-zur-Verfügung-halten als Dienst.

Diese theoretische Abschweifung von dem historischen Bericht über die

konkrete Dienstgestaltung hatte den Zweck, zu beweisen, daß die vordem geschilderten Verhältnisse keineswegs anormale sind, sondern sich zwanglos in den behördlich festgelegten Dienstrahmen einpassen lassen, mithin wohl einer gewissen typischen Bedeutung nicht entbehren dürften.

Um der Gewissenhaftigkeit der Kritik willen ist es indes erforderlich, weil das Material, auf das sich meine Erörterungen stützen, nicht vom Tage stammt, sondern in den letzten 3 Jahren gesammelt ist, also inzwischen hier und da Verschiebungen in den thatsächlichen Verhältnissen eingetreten sein könnten, die für solche etwaigen Veränderungen ausschlaggebenden Faktoren zu beobachten und zu prüfen, ob nicht hier vielleicht neue Tendenzen Platz gegriffen haben, die auf eine Wandlung der Verhältnisse einen Rückschluß gestatten würden.

Die in erster Linie ausschlaggebenden Faktoren sind die genannten Bestimmungen über die Inanspruchnahme des Personals. Haben sie sich im Laufe der letzten Jahre verändert? Ist hier eine günstige oder ungünstige Entwickelungstendenz zu konstatieren?

Es sind in der That Änderungen in den „Bestimmungen" eingetreten. Im Jahre 1898 galten noch die alten, aus dem Jahre 1892 stammenden und bis zum April 1896 allgemein durchgeführten „Vorschriften über die planmäßige Inanspruchnahme und Ruhe des Eisenbahnbetriebspersonals". Im Jahre 1900 sind die von den beteiligten deutschen Regierungen vereinbarten „Bestimmungen" über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten in Kraft getreten. Wenn sie nun auch, wie der amtliche Bericht selbst betont, „im wesentlichen" auf der Grundlage der obigen preußischen Vorschriften beruhen, wenn auch die oben angestellten, entscheidenden Betrachtungen über die Diensteinteilung im Lokomotivdienst sich grade großenteils auf möglichst neues, bis Ende 1900 gesammeltes Material gründen, so kann doch der Vergleich des Wortlauts der Bestimmungen aus dem bereits angeführten Grunde nicht unterlassen werden, um eben nach Möglichkeit den etwa veränderten Zuständen gerecht zu werden.

Für das Lokomotivpersonal finden wir, wie oben mitgeteilt, im Jahre 1900 die in der Form neue Bestimmung verzeichnet: daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 10 Stunden betragen soll, soweit eben nicht einfache Betriebsverhältnisse die Ausdehnung auf 11 Stunden gestatten. Vergleichen wir damit die frühere Bestimmung: „Für das Zug- und Lokomotivpersonal soll die Diensteinteilung so bewirkt werden, daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt für jeden Bediensteten nicht mehr als 11 Stunden beträgt. Inwieweit in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf die zu stellenden dienstlichen Anforderungen eine

weitere Einschränkung des regelmäßigen Dienstes stattfinden muß, hat die vorgesetzte Dienstbehörde bei Beginn der einzelnen Fahrtenperioden unter eigener Verantwortlichkeit zu prüfen und festzustellen." — Es scheint hier in der That ein Fortschritt in der Richtung der Dienstverkürzung angestrebt, insofern, als der Dienst nun nicht mehr bloß in einzelnen Fällen, sondern allgemein weniger als 11 Stunden betragen soll. Ob mit der neuen „Soll-" Vorschrift eine praktische Änderung der Verhältnisse erreicht werden kann, erscheint mir unter Berücksichtigung all der oben berührten Momente nicht wahrscheinlich, und soweit ich die Verhältnisse in zwei Bezirken im Jahre 1900 habe prüfen können, hat sich mein Zweifel durchaus bestätigt[1]. Der Wortlaut der Bestimmungen hat sich geändert: die Grundlage ist, wenn man die oben citierte amtliche Bemerkung auch hier anwenden will, „im wesentlichen die der früheren Vorschriften"; der Geist, in dem die Dienstregelung gestaltet wird, hat sich nicht geändert. Das ergiebt auch der Vergleich des weiteren Wortlautes. Ich hebe nur die Bestimmung über den Rangierdienst hervor. Früher hieß es: „Für das Lokomotivpersonal soll die planmäßige Dauer des Rangierdienstes, wenn er eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, den Zeitraum von 8 Stunden nicht überschreiten." Heut lautet bekanntlich die Bestimmung: „Wenn der Rangierdienst eine ununterbrochene, angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche, tägliche Dauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten."

Das frühere Höchstmaß von 8 Stunden für „ununterbrochenen, angestrengten" Dienst ist also erweitert worden, denn, was früher für den gewöhnlichen, „planmäßigen" Arbeitstag galt, wird heut auf den „durchschnittlichen", bei dessen Berechnung alle Ruhetage des Monats mit dem entsprechenden Stunden-Prozentsatz in Abzug gebracht sind, bezogen; und außerdem ist die Verlängerung einzelner, ununterbrochener, angestrengter Dienstschichten bis auf 10 Stunden zugelassen. Man möchte an der Möglichkeit solcher Diensterschwerung zweifeln und die Worte „planmäßige Dauer des täglichen Dienstes" und „durchschnittliche tägliche Dauer" als identische Begriffe annehmen, wenn nur der allgemeine Gebrauch des Wortes „planmäßig" in dem Gesamttext der früheren Vorschriften einer solchen Deutung nicht ganz bestimmt widerspräche.

[1] Wie die thatsächlichen Diensteinteilungsverhältnisse gegenüber den vorschriftsgemäßen sich verhalten, läßt auch folgende Bemerkung in den Erläuterungen zum Etat 1901 der Eisenbahnverwaltung erkennen: „Die Abkürzung der die bestimmungsmäßigen Grenzen überschreitenden dienstlichen Inanspruchnahme des Lokomotivpersonals macht die Mehreinstellung von 170 Köpfen erforderlich."

Lassen so die Vorschriften nach der Seite der Dienstbemessung die Annahme eines wirklichen Fortschrittes zu Gunsten des Lokomotivpersonals nicht zu, so läßt sich leider nach der Seite der Ruhebemessung nur dasselbe sagen. Bezüglich der zwei Ruhetage im Monat für das Lokomotiv- und Zugpersonal haben die Vorschriften nichts geändert; wenn auch die Beschränkung auf nur einen Ruhetag heute nicht mehr besonders gestattet ist wie früher „bei nicht überwiegend außerhalb des Wohnortes erfolgender Beschäftigung".

Die 1897 noch geltenden Bestimmungen, betreffend die Gewährung von Gelegenheit zur Teilnahme am Gottesdienste an jedem zweiten, mindestens aber an jedem dritten Sonntage, eventuell durch Dienstbefreiung, sind, wie oben bereits angedeutet, aus dem Tenor der Grundsätze fortgeblieben, und nur in den ministeriellen Erläuterungen zur weiteren Beachtung empfohlen.

Als Ruhezeit galt früher bei dem Zug- und Lokomotivpersonal nur ein dienstfreier Zeitabschnitt von mindestens 10 Stunden, wenn die Ruhe in der Heimat verbracht wurde, heut gilt als Ruhezeit schon die Frist von 8 Stunden. Diese Frist konnte früher nur „ausnahmsweise auf Nebenbahnen als Ruhezeit angerechnet werden, falls nach dem pflichtmäßigen Ermessen der vorgesetzten Dienstbehörde eine Überanstrengung des Personals unter allen Umständen ausgeschlossen ist". Heute ist dieser Grundsatz wie bei dem vorigen Punkte nur noch in den ministeriellen Erläuterungen angedeutet: „Die Ruhe in der Heimat soll doch nur ausnahmsweise mindestens 8 Stunden, gewöhnlich stets mindestens 10 Stunden wie bisher betragen." Schließlich wurde der Ruhetag früher ausdrücklich als „eine völlig dienstfreie Zeit" definiert, während man heut schlechthin von einer „Dienstbefreiung" spricht. Die Verlegung des Kesselauswaschens auf einen Ruhetag ist somit nach dem heutigen Wortlaut des Satzes noch eher angängig als früher. Die „Erläuterungen" im Eisenbahnverordnungsblatt erklären freilich, daß für diese Arbeit immer 3 Stunden anzurechnen seien. Gewünscht war ähnliches bisher auch schon, nur wurde es nicht überall ausgeführt.

Die vergleichende Kritik der beiden Gesamtbestimmungen über die Inanspruchnahme des Lokomotivpersonals scheint mir demnach ganz klar zu ergeben, daß die vereinzelte, im Jahre 1900 erfolgte Abänderung der Vorschriften „im wesentlichen" nur eine solche des Wortlautes ist, und daß ihre praktische Anwendung nicht notwendig eine nennenswerte Änderung in der faktischen Gestaltung des Lokomotivdienstes zur Folge gehabt haben muß. Es ist die neue Fassung der Bestimmungen wohl in der Hauptsache als ein zwecks einheitlicher Regelung erfolgtes Kompromiß zwischen den bisher von

einander abweichenden Bestimmungen der einzelnen Landeseisenbahnverwaltungen auf der Grundlage der früheren preußischen Vorschriften anzusehen[1]. Eine revolutionäre Rolle in der Diensteinteilung gerade des preußischen Lokomotivpersonals dürfte die neue Vorschrift nach allem kaum zu spielen berufen sein.

„Im wesentlichen" wird daher die oben gegebene Schilderung der Diensteinteilungsverhältnisse auch von der faktischen Entwickelung der Dinge noch nicht überholt sein.

Ich glaube überdies einen zahlenmäßigen Beweis für diese Behauptung beibringen zu können, und zwar aus den statistischen Veröffentlichungen des Eisenbahnministeriums selbst.

In den alljährlichen „Berichten über die Betriebsergebnisse" an das Abgeordnetenhaus finden sich Nachweisungen über die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes und über die planmäßigen Ruhetage des Personals. An sich sind diese Zusammenstellungen zur Aufklärung über die Diensteinteilung des Personals nicht recht geeignet. Es sind summarisch die Dienstschichten sämtlicher Personen einer Kategorie zusammengeworfen, sodaß sich nicht erkennen läßt, welche Dienstdauer nun wirklich die einzelne Person durchschnittlich zu leisten hat. Nur die Durchschnittsdauer des Dienstes sämtlicher Personen wäre zu ermitteln möglich.

Die Methode der Verarbeitung ist am einfachsten so zu erklären: es wird ermittelt, wieviel Dienstschichten ein Beamter einer Kategorie

---

[1] Recht bemerkenswert für die Entstehungsgeschichte, sowie für die Erkenntnis des Charakters und der maßgebenden Tendenzen dieser Kompromißbestimmungen sind die Äußerungen des bayrischen Verkehrsministers im Landtage (Mitte 1900): „Wir haben die nämlichen Grundbestimmungen wie die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen. Dieselben wurden durch Vereinbarungen und Besprechungen unter den verschiedenen deutschen Eisenbahnverwaltungen festgestellt. Wir haben aber diese Grundsätze in der mildesten Weise angewendet, und unsere Zusatzbestimmungen enthalten noch verschiedene Milderungen gegenüber diesen allgemein festgestellten Grundsätzen. So haben wir bei dem Fahrpersonal bei den Besprechungen für eine durchschnittlich 8stündige Dienstzeit plädiert, es wurde aber die 10stündige angenommen. Bei uns ist jedoch die 8stündige größtenteils durchgeführt. Nach den allgemeinen Bestimmungen ist im Fahrdienst siebenmal hintereinander Nachtdienst zulässig, und thatsächlich wird es auch bei anderen Eisenbahnverwaltungen so gehandhabt. Bei uns ist das Maximum der hintereinanderfolgenden Nachtdienste auf drei normiert. Ebenso hat bei uns das Rangierpersonal auf den größeren Bahnhöfen zum größten Teil nur eine durchschnittliche Dienstzeit von 8 Stunden, während nach den Normen eine viel höhere Dienstzeit zulässig wäre."

Man sieht, in den „gemeinsamen Bestimmungen" ist nicht die „bayrische Mildheit" zur Herrschaft gelangt.

zu 8 Stunden, zu 9 Stunden, zu 12, zu 16 Stunden in seiner Fahrtenreihe, dem „Turnus", zu leisten hat, und dies für alle Beamte wiederholt. Die schließlich gefundene Gesamtzahl der gleichlangen Dienstschichten wird durch die Gesamtzahl der Beamten, die diese Dienstschichten geleistet haben, geteilt. Der Quotient wird in die Tabelle in der entsprechenden Rubrik: 9 Stunden oder 10 Stunden u. s. w. eingetragen.

So ergab sich denn für das Jahr 1898 [1], daß von 24 448 Lokomotivbeamten im Tagesquerschnitt ihrer Fahrtenreihen geleistet wurden:

Dienstschichten:

bis 8 Std.	8—9 Std.	9—10 Std.	10—11 Std.	11—12 Std.	12—13 Std.
4425	3520	3434	3303	2857	2696

13—14 Std.	14—15 Std.	15—16 Std.
2339	1184	690

Für das Jahr 1899 von 25 057 Lokomotivbeamten:

bis 8 Std.	8—9 Std.	9—10 Std.	10—11 Std.	11—12 Std.	12—13 Std.
3804	2112	3692	3809	3589	3542

13—14 Std.	14—15 Std.	15—16 Std.
2486	1184	839

Für das Jahr 1900 von 26 284 Lokomotivbeamten:

bis 8 Std.	8—9 Std.	9—10 Std.	10—11 Std.	11—12 Std.	12—13 Std.
4033	2367	4324	3733	3671	3622

13—14 Std.	14—15 Std.	15—16 Std.
2424	1359	751

Die mittlere Dauer der Dienstschichten, für die in den einzelnen Gruppen nur eine untere und eine obere Grenze angegeben ist, kann in Wirklichkeit als mit der Höchstgrenze sich deckend angenommen werden, da diese amtlichen Dienstnotierungen hier wie immer infolge der zu knappen Anrechnung des Vorbereitungs- und Schlußdienstes und infolge der optimistischen Annahme häufiger Sonntagsruhe nicht dem vollen Umfang des Dienstes gerecht werden, also um einige Prozente höher angesetzt werden müssen. Wie verteilt sich nun in den drei Jahrgängen, deren letzter bereits unter der Herrschaft der neuen „Bestimmungen über die Inanspruchnahme des Personals" gestanden hat, die Gesamtzahl der jeweilig geleisteten Dienst-

[1] Nach den zahlreichen Betriebsunfällen der Jahre 1896 und vor allem 1897 hat eine Herabminderung der dienstlichen Beanspruchung des Personals stattgefunden nnd die Durchführung der allgemeinen Bestimmungen von 1892 über die Inanspruchnahme des Personals war zum Abschluß gekommen. Die für diese Arbeit in Betracht kommenden Zahlen für die Jahre 1898—1900 spiegeln mithin die Entwickelung seit jenem Wendepunkte.

schichten prozentual auf die einzelnen Zeitdauerstufen? Das zeigen folgende Reihen:

	8	9	10	11	12	13	14	15	16 Std.	
1898:	18,10	14,38	14,02	13,60	11,65	11,00	9,59	4,84	2,82 = 100	Prozent.
1899:	15,16	8,44	14,71	15,20	14,34	14,16	9,93	4,73	3,34 = 100	„
1900:	15,33	9,00	16,45	14,20	13,95	13,80	9,24	5,17	2,86 = 100	„

Was besagt diese verschiedene prozentuale Verteilung der Dienstschichten? Der Anteil der kürzer bemessenen Dienstschichten an der Gesamtdienstleistung ist von 1898 bis 1900 (mit einer besonders auffälligen Verschärfung dieser Tendenz im Jahre 1899) deutlich zurückgegangen, während entsprechend auf der anderen Seite die Anzahl der langen Dienstschichten prozentual (bei dem Wachstum des Personals natürlich auch stark absolut) zugenommen hat. 1898 war z. B. die Zahl der 8stündigen Dienstschichten relativ um fast 3 % größer als 1900, die der 9stündigen um fast $5^{1}/_{2}$ %. 1898 hielten sich 71,75 % aller Dienstschichten im Umfange bis zu 12 Std., 1900 nur 68,93 %, und umgekehrt: die relative Zahl der 15- und mehrstündigen Dienstschichten ist von 28,25 % des Jahres 1898 auf 31,07 % im Jahre 1900 gewachsen. Gewiß war der Prozentsatz des Zwischenjahres 1899 noch um eine weitere Einheit höher; aber selbst dem Durchschnittsprozentsatz der Jahre 1898 und 1899 — 30,23 % — gegenüber stand der von 1900 immer noch um $^{4}/_{5}$ % höher. Von der 10stündigen Dienstdauer an, die in den neueren Bestimmungen gerade als Normalmaß für die tägliche Durchschnittsschicht angenommen worden ist, hat sich die Zahl der Dienstschichten vermehrt gegen 1898. Das noch schärfere Hervortreten der langen Dienstschichten im Jahre 1899 kann die Bedeutung dieser Thatsache nicht abschwächen.

Ein noch greifbareres, wenn auch roheres Resultat giebt eine Vergleichung der 1898, 1899 und 1900 durchschnittlich pro Kopf geleisteten Stundenzahl. Durch Multiplikation der in den verschiedenen Dienstdauergruppen geleisteten Anzahl von Dienstschichten mit dem Stundendurchschnitt (die Höchstgrenze ist immer zu Grunde gelegt), durch darauffolgende Addition der gewonnenen Gruppenprodukte und schließliche Division der Gesamtstundenzahl durch die Kopfzahl der dienstleistenden Beamten ergiebt sich für 1898 eine mittlere Dienstschicht von 10,97 Std. gegenüber 11,32 Std. im Jahre 1899 und 11,20 Std. im Jahre 1900, oder im Durchschnitt der Jahre 1899/1900: 11,29 gegenüber 11,18 im Durchschnitt der Jahre 1898/99 (und 11,04 der Jahre 1897/98). Von einer Verkürzung der Dienstdauer kann demnach, so viel Mängel auch eine derartige Beweisführung mit Durchschnittszahlen gewißlich hat, nicht die Rede sein.

Auch nach einer anderen Richtung hin dürften die hier verarbeiteten Zahlen ein interessantes Ergebnis zeitigen. Es ist weiter oben der Versuch gemacht worden, den zeitlichen Umfang des typischen Arbeitstages im Lokomotivdienste festzustellen und dabei eine Dauer von reichlich 12½ Std. (einschließlich der kleineren Dienstpausen, ohne Rücksicht auf die Ruhetage) berechnet worden. Ich wiederhole, daß es sich beim „typischen Arbeitstage" nicht um den ideellen Tagesdurchschnitt handelt, sondern um das faktische mit dem gewerblichen Arbeitstag vergleichbare Tagewerk einer Dienstschichtengruppe, die im Lokomotivbetriebe als charakteristische, überwiegende Massenerscheinung hervortritt. War oben dies vielleicht schwierigste socialstatistische Problem auf Grund des Erfahrungsmaterials zu bearbeiten unternommen worden, so werden jetzt die amtlichen Gesamtzahlen, soweit ihre unzureichende Gliederung es zuläßt, für die generelle Begründung des oben gefundenen Resultats fruchtbar zu machen sein. Der Nachweis dafür, daß der genannte vielstündige Arbeitstag, also ein um die Dauer von 12½ Std. oscillierender Arbeitstag zu den typischen des Lokomotivdienstes gerechnet werden muß, deckt sich mit dem Nachweis der prozentualen Verteilung des Dienstes auf die kürzeren und längeren Dienstschichten. Im Jahre 1900 betrug die Dauer der Dienstschichten bei fast einem Drittel (31,07 % — 1899: 32,16 %) derselben gegen 13 und mehr Stunden; oder in anderer Darstellung: von den rund 296 000 Dienststunden des Betriebsarbeitstages wurden 114 000 oder 38½ % in langfristigen Dienstschichten von 13 und mehr Stunden geleistet; nämlich 47 000 in den 13,8 % Dienstschichten zu 13 Std., 34 000 in den 9,24 % zu 14 Std., 21 000 in den 5,17 % zu 15 und 12 000 in den 2,86 % zu 16 Std. Wäre die Thatsache, daß annähernd zwei Fünftel alles Dienstes in 13- und mehrstündigen Schichten geleistet werden, nicht schon genügend, um von einem typischen Auftreten der 12½- bis 13-Stundenschicht reden zu können? Nun handelt es sich bei der voraufgegangenen Erörterung nicht nur um Netto-13-Stundenschichten, sondern auch um einen starken Prozentsatz weit langfristigerer Dienstschichten, die je 1, 2 bis 3 Überstunden über die Norm des 13-Stundentages enthalten. Es würden diese 2424 + 1359 + 751 Schichten bei gleichmäßig 13-stündiger Dauer nur 106 600 Std. darstellen, oder mit anderen Worten: in den 4534 (= 17¼ % aller) länger als 13 stündigen Dienstschichten stecken mindestens 7395 Überstunden gegenüber dem normalen 12- bis 13-Stundentag.

Diesen schwereren Schichten mit Überstunden stehen auf der anderen Seite der 12½-Stundengruppe die etwas leichteren 12 stündigen und etwa noch die 11 stündigen Schichten, die verglichen mit dem 12½-Stundentag

nur je 1/2 bezw. 1 1/2 „Fehlstunden", insgesamt 3671 bezw. 2 × 3733 = 7466 Fehlstunden zeigen, als nächstverwandte gegenüber. Man wird, um die centrale Bedeutung dieser langfristigen 12 1/2-Stundenschicht klar herauszustellen, bei deren Nachweis die nächstverwandten kürzeren Tagewerke ebenso wie die ausgedehnteren berücksichtigen und die Überstunden der um die 12 1/2-Stundennorm nach oben oscillierenden Dienstschichten mit den Fehlstunden der unterhalb dieser Norm sich anschließenden Schichten kompensieren müssen, und dies mit um so besserem Rechte, als die in den Tabellen aufgezählten verschiedenfristigen Dienstschichten nicht ständig auf derselben Person lasten, sondern im Dienstturnus der Beamten wechseln. Es würden also unter diesem Gesichtspunkte die 7395 Überstunden zunächst einmal gegen die 3671 „Fehlstunden" der 12 Stunden-Gruppe (13,95 % aller Dienstschichten) und darüber hinaus noch gegen 3724 oder die Hälfte der 7466 Fehlstunden der 11 stündigen Dienstschichten aufzurechnen sein. Nach Maßgabe dieser Kompensation der um den 12 1/2-Stundentag oscillierenden Dienstschichten dürften einmal die gesamten 12 stündigen und dann noch die Hälfte aller 11 stündigen Schichten als dem Typus der 12 1/2-Stundenschicht assimiliert gelten, d. h. aber 13,8 % (13 stündige) + 9,24 % (14 stündige) + 5,17 % (15 stündige) + 2,86 % (16 stündige) einerseits, + 13,95 % (12 stündige) + (1/2 × 14,20 % =) 7,1 % (11 stündige) andererseits — insgesamt 52,12 % sämtlicher im Lokomotivdienst geleisteten Dienstschichten können als 12 1/2-Stundentag oder als dem Rahmen dieses Arbeitstages mindestens eng-angepaßte Dienstschichten bewertet werden[1].

---

[1] Es kann gegen diese Methode der Beweisführung der Einwand erhoben werden, daß man danach den 12- und 11-Stundentag als noch „typischer", als für 60 und 70 % der Fälle zutreffend werde hinstellen können. Diesem Einwande möge hier von vornherein die Spitze abgebrochen werden durch die Bemerkung, daß schließlich sogar 100 % aller Dienstschichten als acht- und mehrstündig angenommen werden müssen, daß mithin der 8-Stundentag der „typischste" des ganzen Dienstes wäre. Jener Einwand wird einmal dem Begriffe des „Typus" nicht gerecht, zum andern aber handelt es sich durchaus nicht um die Frage des Minimalarbeitstages, sondern um die Frage des Massenauftretens einer im gewerblichen Leben als Maximalarbeitstag geltenden Dienstschicht. Wenn sich aber deren Vorkommen in reiner oder durchaus angenäherter Form in der Hälfte aller Fälle bei der amtlichen Lokomotivdiensteinteilung nachweisen läßt, so wird man die oben aus der Praxis begründete Behauptung vom typischen Auftreten des 12 1/2-Stundentages im Lokomotivdienste wohl gelten lassen müssen. Leider ist das Problem der typischen Massenerscheinung in der statistischen Wissenschaft noch immer von der Frage des numerischen Durchschnittes allzu stark in den Schatten gedrängt worden und hat demgemäß noch keine genügende methodische Durcharbeitung erfahren. Man müßte sich

Wenn demnach die Hälfte aller Dienstschichten um den 12½=Stundentag eng oscilliert, so erscheint die oben aus der praktischen Erfahrung in einzelnen Bezirken geschöpfte Aufstellung eines typischen Lokomotiv=Arbeitstages von reichlich 12½=stündiger Dauer wohl zur Genüge auch generell erhärtet, zumal wenn man in Betracht zieht, daß auf die Bahndienstschichten im Monat bei weitem nicht so viel Ruhetage (von 36 Stunden) entfallen wie sonst im gewerblichen Leben, daß also der Arbeits**monat** bei Annahme einer entsprechend langen Dienstschicht im gewerblichen Betriebe immer noch um die Stundenzahl von anderthalb, zwei und mehr Dienstschichten kürzer sein würde als innerhalb des Eisenbahnbetriebes.

Gegenüber diesen Feststellungen berührt es eigentümlich, wenn die

---

allerdings hier auf das Gebiet der Wahrscheinlichkeitsrechnung hinauswagen. Es wäre diese umständliche Erörterung dann auf einfachere Weise zu erledigen gewesen.

Wenn es noch eines Beweises für das typische Auftreten eines 12½=stündigen Tagewerkes bedürfte, so könnte dieser auch aus einer im letzten „Bericht über die Betriebsergebnisse" beigebrachten Zusammenstellung der Beamtengruppen nach dem Grade ihrer „durchschnittlichen" täglichen Dienstdauer entnommen werden.

Hiernach entfallen von den 26 284 im Lokomotivdienst beschäftigten Beamten:
8797 auf die Gruppe mit mehr als 9½= bis 10=stündiger Dienstdauer,
4237 „ „ „ „ „ „ 10= „ 10½= „ „
3177 „ „ „ „ „ „ 10½= „ 11= „ „

Nun bedeutet eine durchschnittliche tägliche Dienstdauer von 10 bezw. 11 Std. einen Arbeitsmonat von 300 bezw. 330 Std., also unter Berücksichtichung der im gewöhnlichen Gewerbsleben im monatlichen Durchschnitt gegebenen 5 Sonn=, Fest= und Ruhetage einen Normalarbeitstag von 12 bezw. 13 Std. (10 Min.). Die 4237 Beamten der Gruppe mit mehr als 10½ bis 11 Stunden sind ohne weiteres als Beispiele für das typische Auftreten des 12½=Stundentages zu betrachten. Dazu kommt, daß diese Dienstdauernotierungen alle auf der Annahme einer allwöchentlichen oder mindestens alle zwei bis drei Wochen eintretenden Sonntagsruhe im Güterverkehr basieren, also mit einem Dienstausfall rechnen, der in dieser Allgemeinheit in der Praxis nur selten vorkommt, daß die amtliche Dienstdauernotierung ferner für das Lokomotivpersonal, wie immer betont werden muß, um eine halbe Stunde etwa hinter der Dauer des wirklich geleisteten Dienstes zurückbleibt; daß also in der Gruppe 10½ bis 11 Stunden noch eine bedeutende Summe von Überstunden über den normalen 13=Stundentag geleistet wird; daß aus den beiden genannten Gründen weiter die zweite Gruppe von 4237 ebenfalls als Vertreterin dieses typischen Arbeitstages anzusehen und aus der zunächst stehenden Gruppe mit 9½= bis 10=, also faktisch 10= bis 10½=stündiger Dienstschicht oder, auf den Normaltag bezogen, 12= bis 12½=stündiger Dienstdauer, unter Kompensierung der Fehlstunden durch die Überstunden der längstbeschäftigten Gruppe, der weitaus überwiegende Prozentsatz noch auf das Konto des 12½=stündigen Normaltages zu setzen sein wird. So ergiebt sich auch hiernach für die Hälfte des Personals ein um 12½ Std. oscillierender Normal=Arbeitstag.

„Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" in einer Besprechung der Dienst- und Ruhebestimmungen im Jahre 1899, in dem sich die dienstliche Beanspruchung des Personals noch schärfer als im Jahre 1900 gestaltete, erklärt:

„In aller Stille ist so auf einem unendlich großen Arbeitsfelde die Frage des „Normalarbeitstages" gelöst, freilich nicht in dem Sinne des gleichmäßigen „Achtstundentages", der für eine Anzahl von Eisenbahndienstzweigen geradezu ein privilegiertes Nichtsthun bedeuten würde, aber doch in dem Sinne der weitesten Rücksichtnahme auf die Pflege der Gesundheit und des Familienlebens der Eisenbahnbediensteten."

Der mindestens 12½-stündige „Normalarbeitstag" dürfte diese Rücksichten nicht immer im weitesten Sinne erfüllen. —

Es war durch vergleichende Betrachtung der amtlichen Ziffern festgestellt worden, daß das numerische Mittel der einzelnen Dienstdauer im Jahre 1898, also vor Einführung der neuen „Bestimmungen über die Inanspruchnahme des Personals" 10,97 Std., 1900 aber 11,25 Std. gewesen ist, und daß trotz der überaus scharfen allgemeineren Beanspruchung des Personals im Jahre 1899 die prozentuale Bemessung der langen Dienstschichten im Durchschnitt der Jahre 1898 und 1899 günstiger war als 1900. Im entscheidenden Punkte läßt sich also nach der Einführung der neuen Bestimmungen keinesfalls eine Verbesserung konstatieren.

Auch in der Frage der Ruhebemessung, d. h. der Gewährung größerer Ruhepausen von mindestens 18stündiger Dauer, ist ein stetiger Fortschritt nicht festzustellen.

Die Nachweisung über die planmäßigen Ruhetage des Personals, die alle Ruheschichten des Personals, soweit sie mehr als 18 Std. betragen, für den Monat angiebt und dabei die Mindestruhe gleich einem halben Ruhetag, eine 24—30stündige Ruhe oder zwei Mindestruheschichten zusammen als einen Ruhetag, jede mehr als 30stündige Ruhe also als 1½ Ruhetage, jede 36- und mehrstündige Ruhe als 2 Ruhetage u. s. f. (siehe S. 53) ansetzt, stellt die Ruheverhältnisse ziffernmäßig so dar:

Jahr.	Lokomotivbeamte.	Gesamtzahl der Dienstbefreiungen von mindestens 18stündiger Dauer im Laufe eines Kalendermonats.	Von den Dienstbefreiungen entfallen auf Sonntage.	Von den Beamten erhalten monatlich 1 Ruhetag.	1½ Ruhetage.	2 Ruhetage.	mehr als 2 Ruhetage.
1898	24 448	162 714	40 215	569	206	717	22 956
1899	25 057	171 178	42 634	124	127	556	24 250
1900	26 284	170 896	46 693	162	171	4116	24 535

Schon die nackten Zahlen für 1899 und 1900 lassen erkennen, daß die Ruhegewährung in dem letzten Jahre sich nicht so günstig wie im Jahre vor Durchführung der neuen Bestimmungen stellte. 1899 hatten 25 000 Lokomotivbeamte über 171 000 Gesamtdienstbefreiungen, 1900 hatten 26 000 Beamte weniger als 171 000 Dienstbefreiungen.

Schärfer treten die Einzelheiten in der Bemessung der Ruhefristen hervor, wenn man eine prozentuale Gruppierung der Ruheverteilung vornimmt.

Auf einen Kopf kommen insgesamt im Monat Dienstbefreiungen:	Von sämtlichen Dienstbefreiungen entfielen auf den Sonntag:	Von 100 Beamten hatten			
		1 Ruhetag.	1½ Ruhetag.	2 Ruhetage.	Mehr als 2 Ruhetage.
1898.					
6,65	25,9	2,33	0,84	2,93	93,8
1899.					
6,84	24,9	0,50	0,51	2,24	96,75
1900.					
6,5	27,4	0,62	0,65	5,38	93,25

Die Zahl der Ruhefristen pro Kopf hat im Jahre 1900 gegen 1899 um ⅓ Frist — das bedeutet im Jahre 4 Fristen oder 2 Ruhetage, für das gesamte Lokomotivpersonal also etwa 52 500 Ruhetage, — abgenommen. Dafür war die durchschnittliche dienstliche Beanspruchung des Personals 1900 nicht ganz so lang bemessen wie 1899. Das Gleiche läßt sich aber schon für das Verhältnis der Jahresdurchschnitte 1898/99 zu 1899/1900, in denen die Ruhebemessung sich wie 6,74 zu 6,66, die Dienstbemessung dagegen wie 11,18 zu 11,29 pro Kopf stellt, nicht sagen, noch viel weniger aber für das Verhältnis von 1900 zu 1898, weil die Durchschnittsschicht damals gar um eine Viertelstunde oder 2½ % kürzer, die Zahl der größeren Ruhefristen hingegen um 2,5 % reichlicher bemessen war als 1900; das bedeutet für das gesamte Lokomotivpersonal im Jahre immerhin einen Ruheausfall von über 51 000 mehr als 18stündigen Schichten, dem auf der anderen Seite eine Dienstmehrleistung von 8750 Std. täglich oder von 2 625 000 Std. gleich 238 500 11stündigen Arbeitstagen jährlich gegenübersteht[1].

Von einer günstigen Einwirkung der neuen „Bestimmungen" auf die Diensteinteilung des Personals kann demnach nicht gut die Rede sein.

[1] Die unschöne Methode, die kleinen Differenzen ins Große zu projizieren, konnte hier nicht verschmäht werden, wenn die Bedeutung der anscheinend geringen Verschiebungen zwischen Dienstzeit und Ruhebemessung dem außerhalb des Dienstes Stehenden einigermaßen zum Bewußtsein gebracht werden soll.

Es dürfte noch die Untersuchung von Interesse sein, wie sich die Verteilung der Ruheschichten auf die Beamten im einzelnen gestaltet hat.

Während die Bemessung der Ruheschichten im ganzen knapper geworden ist, ist ihre Verteilung unter die Beamten gegenüber 1898 günstiger, gegenüber 1899 aber ungünstiger geworden.

Es haben 1900 $^5/_4$ % der Beamten nur je einen oder anderthalb Ruhetage im Monat, während 1898 über 3 %, 1899 aber bloß 1 % mit diesem geringen Maße von Dienstbefreiung zufrieden sein mußten. Dafür hat sich die Zahl von Beamten, die sich zweier Ruhetage im Monat erfreuen, gegenüber 1898 und 1899 etwa verdoppelt. Diese ganze Vermehrung der Dienstbefreiungen bei den bisher am stiefmütterlichsten Bedachten ist aber bestritten worden auf Kosten der Kategorien mit reichlicherer Ruhebemessung. 1900 haben $^1/_2$ % bezw. $3^1/_2$ % weniger Beamte über 2 Ruhetage als 1898 bezw. 1899.

Gewiß hat man die Bestimmungen über die Gewährung von mindestens 2 Ruhetagen im Monat gegenüber dem Zustande von 1898, der noch bei der Diensteinteilung in 3,2 % der Fälle gegen den Wortlaut der Vorschriften verstieß, genauer durchgeführt; aber mehr als auf der einen Seite an Ruhefristen hinzugelegt worden, ist von der andern Seite genommen worden.

Welche Summe von Ruhefristen verbirgt eigentlich die Kategorie: „mehr als 2 Ruhetage“?

Es bleiben im Jahre 1900, wenn man jeden Ruhetag nach der amtlichen Regel in 2 Ruheschichten zerlegt, nach Abzug der (2 × 162) + (3 × 171) + (4 × 1416) Ruheschichten der drei ersten Beamten-Ruhekategorien von der Gesamtsumme aller 170 896 Ruheschichten 164 395 Ruheschichten für die 24 535 Beamten der höchstbedachten Gruppen übrig, so daß also auf jeden Kopf hier 6,71 Ruheschichten von mehr als 18-stündiger Dauer entfallen. Die entsprechenden Ziffern für 1898 und 1899 lauten 6,88 und 6,94. Es macht also die oben dargethane Beschneidung der Ruhefristen in dieser Höchstkategorie im Jahre 1900 rund ein Fünftel Ruheschicht gegenüber den Vorjahren aus. Was 6 bis 7 Ruheschichten in der Praxis sind, wird man mit Hilfe der amtlichen Rechenexempel zu rekonstruieren haben. Sie können darstellen (für die siebente Ruheschicht erhöhen sich die nachfolgenden Angaben immer um einen halben Ruhetag): 6 wirkliche halbe Ruhetage von je 18 bis fast 24 Std. oder 3 „ganze Ruhetage“ zu je 24 bis fast 30 Std.; wiederum auch zwei „freie Tage“ von je 30 bis 36 Std. oder schließlich auch eine lange Feierschicht von 36 bis 42 Std. Es ist immer notwendig, sich diese konkrete Ausgestaltung des numerischen Ruhemaßes vor Augen zu halten, wenn man zu einer

richtigen Beurteilung der veröffentlichten amtlichen Angaben über die Ruheverhältnisse im Lokomotiv- wie im sonstigen Bahnbetriebdienste gelangen will.

* * *

Intensität der dienstlichen Beanspruchung.

Diese quantitative Vermehrung des Dienstes beim Lokomotivpersonal ist nun vielleicht ausgeglichen auf der anderen Seite durch eine qualitative Erleichterung des Dienstes der einzelnen Personen, durch eine Verminderung der Arbeitsintensität? So wenig wahrscheinlich dies von vornherein angesichts der überall auftretenden Steigerung des Verkehrs ist, dessen Wachsen man mit Augen sehen kann, so wenig wahrscheinlich gegenüber der bekannten, in erster Linie auf Vergrößerung des Transportumsatzes zurückzuführenden Zunahme der reinen Betriebsüberschüsse von 503,9 Millionen im Jahre 1896, auf 531,7 (1897), 536,6 (1898), auf 563,4 (1899) und gegen 600 (?) (1900) und entsprechend für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge: von 18 276 auf 18 278, 18 135 und 18 708 M. (1899), so wenig kann doch eine exakte Behandlung der ganzen Frage umhin, auch nach dieser Seite eine Untersuchung anzustellen.

Ich will mich gar nicht auf die persönliche Erfahrung aus meiner über zwei Jahrgänge verteilten Bahnerthätigkeit, nicht auf die sonstigen Urteile aus der Praxis heraus, die gewöhnlich die gute, alte Zeit der schweren, neuen Zeit gegenüberstellen und den Dienst aus der Zeit vor Abschaffung der ursprünglichen Kohlenprämie (1896) und nachher vergleichen, ich will mich nicht auf mehr oder minder subjektive Angaben stützen, sondern die amtlichen Zahlen ihre Sprache reden lassen.

Die in Frage kommenden Punkte sind in den ministeriellen Berichten an das Abgeordnetenhaus „über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen“ geschildert. Es liegen nun freilich noch nicht die Daten für 1900 vor; sie werden erst Ende 1901 bekannt gegeben. Ich werde daher, um eine sichere Vergleichsunterlage für die Betrachtung zu erhalten, auf den Bericht des Jahres 1897 zurückgreifen müssen[1].

---

[1] Ein weiteres Hereinziehen etwa des Jahres 1896, um eine noch breitere Stütze für die Berechnung der durchschnittlichen Leistungssteigerung zu erhalten, verbietet sich leider, da im Jahre 1896 die erst durch den Staatsvertrag vom 23. Juni 1896 zwischen Preußen und Hessen vereinbarte, am 1. April 1897 verwirklichte Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft noch nicht bestand, und somit einerseits andere Betriebsverhältnisse, andererseits abweichende Bestimmungen vorlagen.

In dem Abschnitt über die „Betriebsmittel" werden die Leistungen derselben wie folgt dargestellt:

Es waren durchschnittlich im Betriebe:

im Jahre	1897	11 468	Lokomotiven
= =	1898	11 836	=
= =	1899	12 265	=

Die Zahl der Lokomotiven ist, wenn wir den Stand von 1897 gleich 100 setzen, gewachsen:

1897		1898		1899
von 100	auf	103,2	auf	107,0

Nach dem Muster der Reichseisenbahnstatistik erscheint es angebracht, auch die Zahl der Betriebsmonate der vorhandenen Lokomotiven anzugeben, um der verschiedenen Beschäftigungsdauer der Maschinen, namentlich der im Laufe des Jahres neu eingestellten oder ausrangierten, Rechnung zu tragen.

	1897		1898		1899
Betriebsmonate der Lokomotiven	137 500		142 000		147 000
= = =	100	:	103,2	:	106,9

Die Zahl der Lokomotivbeamten einschließlich der ständigen Hilfskräfte ist in derselben Zeit

	1897		1898		1899	
von	21 250	auf	24 448	auf	25 057	Köpfe gewachsen,
	100		115,0		117,7	

also scheinbar etwa zwei- und einhalbmal so schnell wie die Zahl der Lokomotiven. Nun waren aber von den Lokomotiven ein großer Teil mehrfach — meist doppelt — besetzt:

1897	1898	1899
2971	3812	3842

Ich nehme wieder die Daten der Reichseisenbahnstatistik zu Hilfe, die die Verwendungsdauer der Maschinen unter dieser doppelten Besetzung angeben:

1897	1898	1899	
? (27 000)	34 758	38 347	Betriebsmonate.

(Die für 1897 in der Reichseisenbahnstatistik noch nicht enthaltene Zahl ist nach folgender Methode interpoliert: 1899 kommen auf 3842 doppelt besetzte Maschinen je 10, 1898 auf 3812 Maschinen je 9,1 Betriebsmonate mit doppelschichtigem Dienste. Auf den 2971 im Jahre 1897 mit doppelter Besetzung betriebenen Maschinen werden unter derselben Annahme $2971 \times 9{,}1 =$ ca. 27 000 Betriebsmonate in dieser Form abgeleistet worden sein.)

Diesem doppelschichtigen Betrieb zahlreicher Maschinen steht die Außerdienststellung einer beträchtlichen Zahl reparaturbedürftiger Maschinen gegenüber. Die Zahl der aus diesem Grunde abzusetzenden Lokomotivmonate beträgt:

1897	1898	1899
25 478	25 728	25 733

Nach allem war eine Mehrbedienung von Lokomotiven durch besonderes Lokomotivpersonal erforderlich

	1897	1898	1899	
während	1522	9000	12 600	Betriebsmonaten.

Mithin waren zahlenmäßig für die zwölf Monate des Betriebsjahres dauernd nötig:

1897	1898	1899	
127	750	1050	Extra-Lokomotivbesatzungen.

Zur vollen wirklichen Besetzung der Lokomotiven bedurfte die Verwaltung also:

1897: (11 468 + 127 =) 11 595 (100)
1898: (11 836 + 750 =) 12 586 Personale. (108,5)
1899: (12 265 + 1050 =) 13 315 Personale. (115)

Die Anzahl der wirklich erforderlichen Besatzungsmannschaften ist demnach nur wenig langsamer gewachsen als das zur Verfügung stehende ständige Personal. In anderer Darstellung: es kommen auf eine zu besetzende Maschine:

1897	1898	1899	
$\frac{21\,250}{11\,595} = 1{,}835$	$\frac{24\,448}{12\,586} = 1{,}945$	$\frac{25\,057}{13\,315} = 1{,}865$	Köpfe ständigen Personals.

Das bedeutet, da zur ordnungsmäßigen Besetzung der Maschine stets 2 Köpfe gehören, entweder, daß einzelne Personale zur Bedienung von mehr als einer Maschine im Jahresdurchschnitt herangezogen wurden, was indessen kaum möglich ist, oder — und das zeigt die Praxis des Betriebes überall —, daß der fehlende Rest zur ordnungsmäßigen Besetzung durch unständiges Personal gedeckt werden muß. Dieses ungeschulte Aushilfspersonal konnte indes eben nur zur notdürftigen Verrichtung der Heizerfunktionen herangezogen werden; das Führergeschäft auf den zu besetzenden Maschinen mußte durchweg immer von denselben in der Zahl des ständigen Personals enthaltenen Personen, von den etatsmäßigen Führern und den geprüften Heizern erster Klasse (mit Führungsberechtigung) versehen werden. Der entsprechende

Heizerbedarf für die zu besetzenden Maschinen ist selbstverständlich ebenfalls zuerst immer aus den Kreisen des ständigen Personals gedeckt worden. Das ständige Personal hat also die gesteigerten Betriebs- und Dienstanforderungen des wachsenden Verkehrs in allererster Linie zu bestreiten. Alle nun folgenden Angaben über die wachsenden durchschnittlichen Leistungen im Fahrdienst und im Rangiergeschäft treffen mithin für das ständige Personal in erster Linie zu. Für eben dies ständige Personal gelten aber die im voraufgegangenen Kapitel dargelegten Diensteinteilungsverhältnisse. So lange keine specielleren Nachweise über die Höhe des zum Lokomotivheizdienst herangezogenen gesamten Hilfspersonals und seine Dienstzumessung bekannt gegeben werden, kann man einzig und allein mit den Zahlen für das ständige Hilfspersonal rechnen.

Wie stark die Betriebs- und Dienstanforderungen infolge des wachsenden Verkehrs sich nun gesteigert haben, ergeben die Vergleiche der Leistungen der Betriebsmittel in den entsprechenden Jahren. Von den in Betrieb gestellten Maschinen wurden geleistet:

	1897		1898		1899
Nutzkilometer vor Zügen	277 793 771		301 812 339		315 113 755
	100	:	108,7	:	113,5
Leerfahrtkilometer	20 903 569		23 306 915		24 014 582
	100	:	111,5	:	114,8
Kilometer in freier Fahrt	298 697 340		325 119 254		339 128 337
	100	:	108,75	:	113,6

Die Zahl der Streckenkilometer pro Maschine ist gestiegen:

1897	1898	1899
von 26 050	auf 27 450	auf 27 650
100	105,4	106,3

Wenn man die doppelte Besetzung eines Teils der im Personen- und Güterzugdienst beschäftigten Maschinen (es waren in den drei Jahren 1897 bis 1899 doppelt besetzt: 1897, 2427 und 2494 Zugmaschinen etwa 9 bis 10 Monate hindurch) berücksichtigt, die die Zahl der in Reparatur befindlichen Zugmaschinen beträchtlich übertreffen mag, so bleibt doch für das Lokomotivpersonal einer Maschine im Durchschnitt eine erhebliche kilometrische Leistungssteigerung pro Dienstschicht übrig.

Neben dieser allgemeinen Feststellung ist es zugleich wichtig, sich ein Bild von der Art dieser Fahrleistungen zu machen, sich zu vergegenwärtigen, in welchen Gruppen des Zugdienstes diese Leistungssteigerungen hauptsächlich

sich vollzogen haben. Es verteilten sich die Fahrleistungen nach der Zahl der zurückgelegten Kilometer prozentual auf den Lokomotivdienst vor

	Schnellzügen.	Personenzügen.	Gemischten Zügen.	Güterzügen.	Arbeits- u. Materialzügen.	sämtlichen Zügen.
1897	10,5	38,1	10,35	39,8	1,25	100 (= 277 793 771 km)
1898	10,2	36,1	10,17	42,4	1,13	100 (= 301 812 339 „)
1899	10,15	35,06	10,32	43,5	0,97	100 (= 315 113 755 „)

Daraus erhellt, daß der Löwenanteil an der Zunahme der Fahrleistungen auf den Güterzugdienst entfällt, d. h. auf denjenigen Dienst, der an sich wohl nicht anstrengender als der Personenzugdienst, jedoch durch die diesem Dienstzweige eigentümliche Häufigkeit langer und größtenteils in die Nacht fallender Dienstschichten, sowie vor allem die Zugverspätungen[1] nicht zu den bevorzugten des Lokomotivdienstes gehört. Gerade dies Überwiegen des also charakterisierten Güterzugdienstes im Lokomotivbetriebe verleiht der früheren Darstellung der Diensteinteilungsverhältnisse, den Behauptungen, daß die faktische Dienstdauer die planmäßige überschreite, besonderen Nachdruck. Die Zunahme der Güterzugkilometer ist nicht nur aus dem Wachsen des Verkehrs, der durch die Tarifermäßigung für Stückgütertransport besonders belebt wurde, sondern auch aus der Verringerung der durchschnittlichen Achsenzahl eines Zuges von 74 (1897) auf 68 (1899) erklärlich.

Dieser letztere Umstand gegenüber der Thatsache der ungeheueren Transportsteigerung läßt wieder einen Schluß auf die ganz gewaltige Verdichtung der Zugfolge zu. So wurde in der That folgende steigende Zahl von Zügen gefahren:

1897		1898		1889
5 856 292		6 243 152		6 531 350
100	:	106,6	:	111,5

oder, was wichtiger ist, über 1 km Betriebslänge wurden durchschnittlich:

9081		9118		9981
100	:	100,4	:	110

Züge geleitet, und zwar innerhalb 24 Std.:

24,88	24,98	27,35

Die Gesamtlast (Nutzlast und tote Last), die durchschnittlich über 1 km Betriebslänge zu befördern war, stieg:

2 828 194		3 028 755		3 150 579 t.
100	:	107	:	111,4

[1] Nur Dienstverlängerungen infolge Zugverspätung, die über 4 Stunden betragen, werden als Dienst angerechnet.

Die Verdichtung der Zugfolge gerade bedeutet eine ganz empfindliche Steigerung der Betriebsintensität, der Arbeit, der Aufmerksamkeit und der Verantwortung des Personals.

Wenn nun auch der Güterzugverkehr sich am stärksten entwickelt hat und der Personenzugverkehr relativ ein wenig dahinter zurückgeblieben ist, so beträgt dessen absolute Zunahme immerhin auch noch 5 %; dazu kommt das doppelt so starke Anwachsen des Schnellzugverkehrs (um 10 % zwischen 1897 und 1899). Die Leistungsbeanspruchung des Lokomotivpersonals durch den aufreibenden, wenn auch pekuniär einträglicheren Schnellzugdienst wächst stärker als die durch den leichteren Personenzugdienst.

Doch erschöpft sich der Lokomotivdienst nicht allein in der Fahrt auf freier Strecke. Es haben die Maschinen außerdem im Rangiergeschäft eine beträchtliche Steigerung der Dienstleistungen aufzuweisen.

Insgesamt wurden an Rangierstunden geleistet:

1897		1898		1899
123 539 910		133 433 650		141 922 550
100	:	108	:	114,9

pro Maschine mithin:

10 780		11 270		11 570
100	:	104,6	:	107,4

Die in dieser Zahlenreihe noch nicht berücksichtigten Doppelbesetzungen von Rangiermaschinen (1897: 1074; 1898: 1385; 1899: 1348) lassen sich leider bei der Unzulänglichkeit der mitgeteilten Zahlen nicht in Rechnung stellen. Eine Leistungssteigerung pro Mannschaft um 5 bis 6 % ist jedoch auf diesem Gebiet der Betriebsbethätigung mit Sicherheit anzunehmen.

Die dritte Dienstart im Lokomotivbetrieb, der Reservedienst, bleibt noch zu würdigen übrig. In der diesbezüglichen amtlichen Aufstellung werden nur die Dienststunden der thatsächlichen bloßen „Dienstbereitschaft“ notiert, während deren die Lokomotivmannschaft sich mit dampffertiger Maschine zur Verfügung hält, aber, abgesehen von Nebenbeschäftigungen, keine eigentliche Lokomotivarbeit leistet; jede in den Reservedienst fallende Leistung hingegen, jede Fahrt, jede Rangierthätigkeit wird den vorgenannten beiden Dienstleistungskategorien zugerechnet.

Es sind in dieser Rubrik „Reservedienst“ all die größeren Dienstpausen auf der Fahrt und ferner die Stunden des oben erwähnten „faulen Dienstes“ verzeichnet. In dieser Rubrik haben wir es also mit der leichtesten Dienstart zu thun. Es wäre nun anzunehmen, daß die gesteigerte Arbeitsbeanspruchung der Mannschaft in den beiden vorstehenden schweren Dienstkategorien durch eine entsprechende vermehrte Zuteilung von Dienstpausen

oder Reservedienststunden der leichteren dritten Art ausgeglichen würde. Indes die amtlichen Zahlen beweisen das gerade Gegenteil.

Die Zahl der Reservestunden ist zurückgegangen

	1897		1898		1899
	von 8 002 818		auf 7 335 712		auf 6 284 356
	100	:	91,5	:	78,5
pro Maschine					
	von 747		auf 617		auf 497 Std.
	100	:	82,5	:	66,5

oder pro Maschinenbesatzung (am Reserv̈dienst participieren sämtliche Zug- und Rangiermaschinen):

von 680		auf 583		auf 509 Std.
100	:	85,6	:	75,0

In den zwei Jahren ist also die sogenannte „Dienstbereitschaft", d. h. die Summe der Ruhemöglichkeiten in dem aufreibenden Getriebe des Dienstes um ein Viertel pro Mannschaft zurückgegangen, so daß diese „Dienstpausen" heute gerade etwa noch anderthalb Stunden $\left\{\frac{509 \text{ (Stunden)}}{340 \text{ (Arbeitstage)}}\right\}$ täglich betragen.

Ich habe oben bei der Darstellung des typischen Normalarbeitstages von $12^1/_2$ Std. angenommen, daß etwa höchstens 2 Std. größere Dienstpausen darauf anzurechnen seien, die man trotz ihrer Ausfüllung mit mancherlei Nebenbeschäftigung, Einnahme der Mahlzeiten u. s. w., als Dienstunterbrechung gelten lassen könne. Hier, glaube ich, liegt ein weiterer bündiger Beweis vor, daß jene Annahme der Pausendauer eher zu hoch als zu niedrig gegriffen ist.

Dem Anziehen der durchschnittlichen Arbeitsbeanspruchung einer Besatzungsmannschaft im Zug- und Rangierdienst steht eine Einschränkung des leichteren Dienstes gegenüber. Freilich konnte oben nur die Zunahme der zeitlichen Beanspruchung durch den Rangierdienst neben der Steigerung der Fahrleistungen dargethan werden. Hier soll nun der Versuch gemacht werden, aus den Zahlen für die Ausdehnung des Wagenparks, für den Wagenumlauf, die Personen- und Güterbeförderung, Momente, die ja den Umfang des Rangiergeschäfts wesentlich bestimmen, einen ungefähren Maßstab für die Größe des auf die vermehrte Zahl der Rangierstunden fallenden Arbeitsquantums zu gewinnen.

Aus dem amtlichen Bericht ergiebt sich: die Achsenzahl der im Betriebe befindlichen Personenwagen ist in den zwei Jahren 1897 bis 1899 um 9,15 %, die der Gepäckwagen um 8,2 %, die der Güterwagen, die vor

allem beim Rangiergeschäft in Frage kommen, um 10,5 %, durchschnittlich die Gesamtachsenzahl der Wagen aller Gattungen um 10,2 % gestiegen. Entscheidend aber ist die Zahlenentwicklung, die sich auf die Bewegung der Wagen bezieht. Die Güterwagen haben im Jahre 1899 12,5 % Achskilometer mehr zurückgelegt als 1897, sämtliche Wagen aller Gattungen im Durchschnitt 12,4 % mehr.

Weiter ist die Zahl der beförderten Personen um 15,05 %, der von ihnen zurückgelegten Personenkilometer um 14,3 % gestiegen. Das Tonnengewicht der zu befördernden Güter hat sich um 14,7 %, die Streckenlänge, über die der Massendurchschnitt befördert wurde, um 17 % vermehrt. Da ein großer Teil der Wagen mehrmals auf verschiedenen Stationen rangiert werden muß, so ist man gezwungen, eine quantitative Vermehrung des Rangiergeschäftes anzunehmen, welche die an sich nicht unbedeutende zeitliche Ausdehnung des Rangiergeschäftes (um 14,9 %) noch um ein ganz erhebliches übersteigt; dazu setzt die durch den wachsenden Verkehr bewirkte Verdichtung der Zugfolge und die entsprechend notwendige Beschleunigung der Wageneinreihung, des Zugzerpflückens und -zusammenstellens überdies schon ein viel rascheres Arbeiten voraus.

Zu der oben dargelegten zeitlichen Ausdehnung des Rangierdienstes einer Lokomotivmannschaft gesellt sich also eine Steigerung der Intensität ihrer Arbeit. Die Zunahme des Verkehrs, der zu befördernden Massen ist aber für den Lokomotivdienst nicht nur insofern erheblich, als sich der Betrieb immer intensiver und auch immer gefahrvoller gestaltet, sondern auch in rein mechanischer Richtung.

Der Kohlenverbrauch nimmt in nicht zu unterschätzender Weise und damit auch das Feuerungsgeschäft im Umfange zu.

Obwohl in jüngster Zeit viel Verbundmaschinen, bei denen der verminderte Dampfverbrauch eine Einschränkung des Kohlenbedarfs gegenüber den alten Maschinen um etwa 15 % mit sich bringt, eingestellt worden sind, hat sich der Kohlenverbrauch für Lokomotivfeuerung von insgesamt 4 463 900 t im Jahre 1897 auf 4 904 200 und 5 395 400 t in den Folgejahren gehoben[1]. Die Steigerung des Verbrauchs verhielt sich etwa wie 100 : 110 : 120, und zwar wurden pro Lokomotive verbraucht:

1897		1898		1899
389,5 t		414,5 t		440,0 t
100	:	106,3	:	113

[1] Zehn Jahre zuvor, 1889/90, waren es kaum 310 Tonnen gewesen. Diese Steigerung des Verbrauches ist keineswegs überraschend, da ja die Beanspruchung der Lokomotivkessel allmählich von 8, 9, 10 Atmosphären auf 12 Atmosphären Überdruck gestiegen ist und die Qualität der zu verfeuernden Kohle sich verringert hat.

Man muß indessen die Gesamtverbrauchszahlen auch wieder auf die angesichts der Doppelbesetzung von Maschinen zu berücksichtigenden Lokomotivpersonale beziehen und findet dann pro Besatzungsmannschaft einen durchschnittlichen Kohlenverbrauch von:

1897		1898		1899
385		390,11		405 t
100	:	101,3	:	105

Es hat die Bedienungsmannschaft der Maschine jährlich etwa um 2 bis 3 % (es entspricht dies der Durchschnittszunahme im letzten Jahrzehnte) mehr Kohle einzunehmen, im Tender anzuordnen, zu zerschlagen, auf die Schaufel zu raffen, zu verfeuern und auszuschlacken; ein nicht unerheblicher, absoluter Arbeitszuwachs!

Das schwerste Geschäft des Heizers, das Feuerungsgeschäft, ist noch um einige Grade intensiver geworden. 10 t Kohle jährlich mehr, das bedeutet täglich pro Dienstschicht etwa 30 kg oder — nach der alten anschaulichen Bezeichnung — über einen halben Centner mehr gegenüber der Tagesleistung im Vorjahr; das dürfte immerhin „ins Gewicht fallen".

In Summa: Die Kopfzahl der Lokomotivbeamten einschließlich des ständigen Hilfspersonals ist zwischen 1897 und 1899 wohl um etwas schneller gewachsen als die Zahl der zu bedienenden Maschinen, d. h.: die bislang sehr ausgedehnte Verwendung unständigen, ungeschulten Hilfspersonals auf dem Heizerposten, — ein Umstand, der dem Führer doppelte Verantwortung und auch häufig doppelte Arbeit auferlegt, — ist um einige Grade eingeschränkt worden. Dafür aber ist die durchschnittliche Beanspruchung der einzelnen Bedienungsmannschaft einer Maschine durch den gesteigerten Betrieb dauernd gestiegen. Jede Mannschaft hat eine höhere Kilometerzahl in der freien Streckenfahrt zurückzulegen als im Vorjahre; daneben wurde sie für den Rangierdienst länger herangezogen als zuvor, während zugleich die Arbeit im Rangiergeschäft eine erheblich intensivere war. Der leichte Bereitschaftsdienst wiederum und die Summe der größeren Dienstpausen ist sehr stark eingeschränkt worden.

Durch die stetige Zunahme der Verkehrsdichtigkeit (um etwa 4 % jährlich — auf den durchschnittlichen Betriebskilometer bezogen —), zumal der Zugfolge aber ist die an sich schwere psychische Anspannung und die Verantwortungslast des Führers bedeutsam gesteigert worden, wie schließlich auch die physische Beanspruchung des Heizers durch das schwierige Feuerungsgeschäft in nicht zu unterschätzender Weise sich erhöht hat.

Von einer verminderten Arbeitsleistung ist demnach keine Rede, sondern

es schreitet im Gegenteil die Beanspruchung des Lokomotivpersonals, „seine wirtschaftliche Ausnutzung“ alljährlich noch um einige Grade fort.

Die amtlichen „Berichte über die Betriebsergebnisse“ für die Jahre 1898 und 1899 erkennen diese Steigerung der Arbeitsintensität auch völlig an; zwei Citate mögen das zeigen. (1898 S. 71.) „Im äußeren Betriebsdienste (d. h. dem Fahrdienst) hat daneben die mit der Zugdichtigkeit zunehmende Stärke des Betriebes vielfach eine solche Anspannung der Kräfte der einzelnen Bediensteten erfordert, daß zum Mindesten die Einschiebung von Ruhepausen in die Dienstschichten notwendig wurde. Diese Maßnahmen bedingten naturgemäß eine wesentliche Verstärkung der Hilfskräfte.“ —

Die ständigen Hilfskräfte sind wohlgemerkt in der obigen Kopfzahl des Lokomotivpersonals miteingeschlossen. —

(1899 S. 77.) „Es sind zwar durch Geschäftsvereinfachungen, zweckmäßigere Diensteinteilungen, wirtschaftliche Ausnutzung der Personalkräfte und sonstige im Interesse der Wirtschaftlichkeit getroffene Maßnahmen, namentlich im inneren Verwaltungsdienste, wesentliche Personalersparnisse erzielt worden, indessen bedingte auf der anderen Seite die lebhafte Entwicklung des Verkehrs die Einstellung einer wesentlich größeren Zahl von Bediensteten bei den äußeren Dienststellen, als bei der Etatsveranschlagung angenommen werden konnte. Insbesondere erwies sich das veranschlagte Lokomotiv- und Zugpersonal, das Weichensteller-, Rangier- und Abfertigungspersonal gegenüber dem Verkehrsandrange als nicht ausreichend.“

Auch hier ist zu wiederholen, daß in den obigen Zusammenstellungen nicht bloß die im Etat veranschlagten, sondern die faktisch im Betriebe verwendeten Personale figurieren und die Resultate der vergleichenden Betrachtung ihrer Diensteinteilung und Ruhebemessung in den aufeinanderfolgenden Jahren für sie alle gelten.

Doch was für die Jahre 1897 bis 1899 gegolten hat, braucht notwendigerweise noch nicht für das Jahr 1900 zuzutreffen. Die Analogie der Verhältnisse für dieses letzte Jahr exakt zu beweisen, fehlt es nun aber bisher leider an Material. Indessen läßt die augenscheinliche Zunahme des Verkehrs auch im vergangenen Jahre einen Rückgang in der Arbeitsbeanspruchung des Personals von vornherein nicht vermuten. Zudem lesen wir im Etat 1901 der Eisenbahnverwaltung:

„Zur Besetzung der Lokomotiven bei den in Zeiten mittleren Verkehrsumfanges regelmäßig fahrenden Zügen ist eine Vermehrung der Stellen für Lokomotivführer und Heizer um je 500 erforderlich;“ und

ebenso bei den Zugführern, Schaffnern u. s. w. Mit dieser Vermehrung der Stellen zu dem Zwecke, nur dem mittleren regelmäßigen Verkehr zu genügen, erkennt die in dieser Frage zuständige Instanz, die Verwaltung selbst, die dauernde Betriebssteigerung auch im Vorjahre 1900 an.

Da sich die obigen Betrachtungen über die Dienst- und Ruhebemessung des Lokomotivpersonals auch zum Teil auf Material aus den früheren Jahrgängen 1898 und 1899 stützen, so wird eine Parallelstellung der oben herausgearbeiteten Ergebnisse mit den hier für 1897 bis 1899 gewonnenen Betriebsresultaten zulässig sein: die Intensität der dienstlichen Beanspruchung des Lokomotivpersonals ist gewachsen, nicht gesunken.

Auf die Annahme einer qualitativen Erleichterung des Dienstes kann man die quantitative Vermehrung der Dienstdauer und die Verkürzung der Ruhezeiten im Lokomotivbetrieb nicht gründen[1].

Das Facit dieser Darstellung, der Berichte aus der Praxis und der Interpretation des amtlichen Zahlenmaterials ist kein günstiges: die Dienstbemessung für das Lokomotivpersonal, das eine Körper und Geist hart anspannende Arbeit unter dem Drucke schwerer Verantwortung und überdies in der unregelmäßigsten Weise, zu mehr als einem Drittel in der Nachtzeit, zu leisten hat, steht in einer unbegrenzten Zahl typischer Fälle der des ungelernten gewerblichen Durchschnittsarbeiters gleich.

Die bestehenden „Bestimmungen über die Inanspruchnahme des Lokomotivpersonals" lassen eine derartige Dienstbelastung zu; ja unter der Herrschaft der jüngst erlassenen Vorschriften ist keine Verminderung der dienstlichen Beanspruchung des Personals, sondern gegenüber den Vorjahren zum Teil eine Vermehrung des Dienstes, zum Teil eine Verkürzung der größeren Ruhefristen eingetreten; und alles dies angesichts der stetig wachsenden Intensität des Betriebes, die eine entsprechend gesteigerte Arbeitsleistung erfordert.

Die quantitative und qualitative Beanspruchung des Lokomotivpersonals ist trotz ihrer absoluten Höhe in den letzten Jahren noch gewachsen.

[1] Hiermit ist auch der übliche Einwand gegenüber der ungünstigen Schlußfolgerung, die aus der oben dargestellten Zahlenentwickelung für die Dienstdauer gezogen werden muß, widerlegt, als sei die Vermehrung der langfristigen Dienstschichten aus der Ausdehnung des Nebenbahnnetzes und dem damit verbundenen häufigeren Auftreten „einfacher Betriebsverhältnisse" erklärlich. Die Thatsache, daß das Nebenbahnnetz viel schneller wächst als die Betriebslängen (nicht die einfachen Geleislängen) der Hauptbahnen, fällt garnicht ins Gewicht, wie die kolossale alljährliche Verstärkung der durchschnittlichen Verkehrsdichtigkeit beweist.

Lebenslaufbahn, Gehalts- und Lohnverhältnisse, sowie Anstellungswesen beim Lokomotivpersonal.

Mit der Diensteinteilungsfrage ist die Besoldungsfrage des Lokomotivpersonals aufs allerengste verknüpft. Wie sie die Lebenshaltung des Lokomotivers und seine Arbeitsstimmung aufs nachhaltigste beeinflußt, so ist sie indirekt auch für die Frage der Betriebsführung und damit für die Exaktheit und Sicherheit des Verkehrs von Bedeutung. In den Erörterungen der Bahnerfachpresse wie in den Petitionen der Beamten und den Verhandlungen des Landtags über die socialen Verhältnisse im Eisenbahnbetriebe nimmt die Besoldungsfrage sogar eine Stellung weit vor der Frage der Arbeitszeit ein. Alle ernsthafte Agitation in Bahnerkreisen dreht sich fast ausschließlich um den Geldpunkt. Mir erscheint zwar die Dienstzeitregelung als das wichtigere sociale Problem, als das sociale Problem des Eisenbahnbetriebs überhaupt; aber ich verkenne nicht, daß eben gerade in der Lohnbemessung Faktoren enthalten sind, die die Gestaltung der Dienstdauerverhältnisse in hervorragendem Maße direkt oder indirekt beeinflussen. Das Personal verlangt nach einer Aufbesserung seiner Besoldungsverhältnisse nicht allein um des Geldes willen, nicht allein zu dem Zwecke, mit dem allerwärts fühlbaren Anziehen der Lebensmittelpreise, mit der Steigerung der Lebensbedürfnisse Schritt halten zu können und nicht am Notwendigsten sparen zu müssen, sondern um auch, dank einer gedeihlichen Lebenshaltung in sorgloser, ruhiger Gewißheit den gesteigerten Anforderungen des Dienstes gerecht werden zu können. Es sind gerade die jüngeren, niedrigst besoldeten Beamten, die klagen. Das geringe Gehalt zwingt sie, immer zu dem am längsten bemessenen Dienste, zu übermäßiger Arbeitsleistung, zu Überstunden, zu Extrafahrten sich zu drängen, um durch den hierbei abfallenden höheren Verdienst an Kilometer- und Stundengeldern das Manko im Gehalt nach Möglichkeit auszugleichen. Die niedrige Bemessung desselben wie des Wohnungsgeldzuschusses vor der etatsmäßigen Führeranstellung nötigen sie, bei der Wahl der Wohnung die meist teure Nachbarschaft des Bahnhofs zu meiden und in größerer Entfernung von der Dienststätte ein bescheidenes Obdach zu suchen. Die in den meisten Städten vorhandene Misere der Wohnungsverhältnisse gerade bei den kleinsten Wohnungen empfindet dazu der Lokomotivbeamte, dank seinem unregelmäßigen Dienste und der Notwendigkeit häufiger Tagesruhe, schlimmer als andere. Will er rechte Ruhe haben, muß er besser wohnen, muß er aber auch mehr Miete zahlen können;

darum verlangt er nach höherem Gehalt. Und soll er die dienstfreie Zeit daheim auch wirklich der Ruhe widmen können, soll er nicht gezwungen sein, überall zu Hause mit zuzugreifen, um zahlreiche, anderenfalls notwendige Ausgaben zu ersparen, dann braucht er eben wieder mehr Geld, mehr Gehalt. — Der Grund, warum das Lokomotivpersonal so häufig um Aufbesserung seiner Besoldungsverhältnisse petitioniert, greift somit beträchtlich tief in die Frage der Dienst- und Ruhebemessung ein. Die Gehaltsfrage ist eine Wurzel, aber auch schließlich nur eine Wurzel des Dienstzeitproblems. Ist dieses befriedigend gelöst, so hat die Besoldungsfrage viel an Bedeutung verloren, während umgekehrt die Erledigung der Gehalts- und Lohnfrage das Dienstbemessungsgebaren noch nicht seiner Härten entkleidet. Aus diesem inneren Grunde, um des sekundären Charakters des Besoldungswesens willen, scheint mir die nachdrückliche Behandlung der Diensteinteilung vor allen anderen Dingen gerechtfertigt.

Dazu tritt noch ein äußerer technischer Grund: über Lohnverhältnisse bruchstückweise von Einzelnen aufgegriffene Angaben zu registrieren, hat keinen socialstatistischen Wert. Ist die Methode der Lohnermittelung überhaupt heute noch in der Wissenschaft der Gegenstand der heftigsten Kontroversen und durchaus ungeklärt, so kann der Bericht über eine größere Anzahl von Lohnbeispielen vorläufig nur den Wert einer Materialsammlung haben; eine Kritik kann sich nur in bescheidenem Umfange darauf stützen. Und wenn es auch schließlich in dem Bahnbetriebe allgemein zugängliche zusammenfassende Lohn- (für den Lokomotivbeamten Gehalt- und Nebengelder-) Übersichten gäbe, wie sie uns für die Dienstbemessung in den Turnusplänen vorliegen, so fehlen doch immer die für die Verwertung solcher Ziffern unerläßlichen Unterlagen, nämlich die entsprechenden Dienst- und Lebensaltersangaben, die Angaben über die dienstliche Stellung, ob etatsmäßig oder diätarisch, ob dauernd in dieser Stellung oder nur zur Aushilfe, die Angaben über die wirklich von den Einzelnen geleisteten Dienststunden, über die Art ihrer Verrichtung, sei es Rangier-, Reserve-, Schnellzug-, Personen-, Güter-, Arbeiterzugdienst. Es müßte, da diese Beschäftigungen immer durcheinander spielen, der Verschiedenheit der Lohnberechnung in diesen Fällen, der Verschiedenheit der Kilometer- und Stundengeldersätze entsprechende Aufmerksamkeit gewidmet werden, und schließlich und hauptsächlich wären die allgemeinen Lebensbedingungen am Dienstorte, die dort bestehenden Teuerungsverhältnisse, die ortsübliche Lohnhöhe in Rücksicht zu ziehen.

Was aber eine Darstellung von seiten der Behörde nur schwer bieten könnte, was nur durch Lohnlisten des Kassenrendanten und durch genaue Bearbeitung der Dienteintragungsbücher unter Berücksichtigung der persön-

lichen und dienstlichen Eigenschaften des Buchinhabers im Wege einer umfassenden, peinlichst detaillierten Erhebung erzielt werden kann, das kann natürlich die von wenigen Einzelpersonen unternommene Enquete erst recht nicht in genügendem Maße leisten. Aus diesem äußeren Grunde neben dem am Eingang genannten wird sich die Darstellung der Lohn- und Anstellungsfrage im Lokomotivberufe auf die Schaffung eines allgemeinen Bildes beschränken.

Den Ausdruck „Lohnfrage" in Bezug auf sie angewendet zu sehen, würde die Lokomotivbediensteten zwar gelinde entsetzen; sind es doch zum größten Teile Beamte, die ein Gehalt beanspruchen, und nicht „Arbeiter", die um ihren Lohn zu bitten haben. Und doch wird man den Ausdruck nicht mit Unrecht anwenden dürfen, einerseits angesichts der im Fahrbetrieb üblichen Art besonderer Dienstvergütung nach dem Maße der Leistung — einer Art Stücklohnzahlung neben dem Gehalt, andrerseits angesichts der nicht unerheblichen Zahl von Hilfskräften, Hilfsheizern und Aushilfsheizern, die im Lokomotivdienst beschäftigt, auf Tagelohn gestellt sind.

Auf diese angedeutete Verschiedenheit des Dienstcharakters der Lokomotivbediensteten wird vor allem andern einmal einzugehen sein. Darauf hat sich dann die Behandlung der Anstellungsfrage und die mit ihr eng verknüpfte Lohnfrage zu gründen. —

Was für Männer der Lokomotivdienst erfordert, das ist oben zu schildern versucht worden. Woher nimmt aber der Beruf diese seine Elitemenschen? Aus dem Hammergewerbe. Heute muß jeder Lokomotivbeamte mindestens ein Jahr in einer Hauptwerkstatt der Eisenbahnverwaltung als Schlosser oder Schmied gearbeitet haben, ehe er „zum Fahren kommt". Die gute, alte Zeit, wo noch gelernte Kürschner und Wurstmacher auf der Maschine durch das Land fuhren, liegt weit zurück, und die nur noch ganz vereinzelt vorkommenden Erscheinungen aus jenen Tagen, die nicht zünftig geschult sind, gelten heute als Sehenswürdigkeiten. Dieses „zum-Fahren-Kommen" ist für einen großen Teil der jüngeren Eisenhandwerker der Reparaturwerkstätten das Ideal, nach dem sie streben. Aber nur wenige von den vielen Tausenden sind auserwählt. Die Zahl der etatsmäßigen Führerstellen wächst heute jährlich um nur etwa 500; Nachwuchs ist bereits zur Genüge vorhanden. Die jährliche Zulassung zu einer Laufbahn im unteren Bahnbetriebe soll jetzt allgemein auf etwa 20 % der vorhandenen Stellen eingeschränkt werden. Es kommen also von den zahllosen Bewerbern nur die besten, oder die sich dem Werkmeister am besten empfehlen, zum Fahren. So gleichmäßig geschult und gleichmäßig tüchtig diese Elemente sind, so verschiedenartige Typen giebt es darunter. Nicht allein, was die

Temperamente anbetrifft, wiewohl nervöse Sanguiniker unter den Lokomotivern zu den Seltenheiten gehören, ja eher ein gewisses Phlegma gegenüber den Aufregungen des Betriebs sich in erfreulichem Maße unter ihnen verbreitet findet. Aber die Landschaft vor allem, die die Rekruten dieses Dienstes stellt, das häusliche Milieu giebt eine entscheidende Differenzierung innerhalb dieses prächtigen Menschenmaterials. Der mit alter städtischer Kultur gesättigte Rheinländer auf der Lokomotive ist ein ganz anderer Beamter als der Sprößling der westfälischen Ackerbürgerfamilie, als der Sohn des Landarbeiters, des Bahnwärters im Osten. Hier der ganze Bildungshunger, der Arbeitsdrang des aus seiner Schicht sich emporhebenden Mannes; beim Westfalen das Bestreben vor allem, sich und seinen Kindern eine angesehene sociale Stellung zu wahren; am Rhein ein gewisses demokratisch-weltmännisches Gefühl mit der entsprechenden Nonchalance im Auftreten. Das sind die Hauptcharakterzüge, die bei den Männern der durchforschten Gaue vor allem in die Augen sprangen. Berlin zeigte keinen ausgesprochenen Charakter. Diese vorherrschende Wesensverschiedenheit ist für die Art der Diensterfüllung nicht gleichgültig. Pflichttreue zwar muß man diesen Beamten gleichmäßig nachrühmen. Aber die Präcision der Diensterfüllung gemäß dem Wortlaut der Dienstanweisungen weist hier und dort große graduelle Abweichungen auf. Hier scheiden sich die Freiheit des westlichen Beamten und die Unfreiheit des östlichen. Auch das Verhalten gegenüber den Vorgesetzten, das oben schon charakterisiert wurde, entspricht diesem Grundwesen durchaus. Nur in dem einen Punkte sind die Lokomotivführer alle einander gleich, in der tiefen Überzeugung von der Wichtigkeit ihres Berufes und in dem daraus entspringenden hochgesteigerten Standesbewußtsein.

Wenn auch die Wesenszüge erst beim Führer in seiner selbständigen königlichen Stellung zum uneingeschränkten Ausdruck kommen, eingeboren sind sie doch von je den Menschen und so denn auch charakteristisch für das Menschenmaterial, aus dem der geflügelte Gott hier und dort seine Arbeiter bildet.

Dieser Bildungsprozeß spielt sich nach dem Übergang aus der Werkstatt in den Fahrdienst, nach Ablegung einer damit verbundenen „formlosen Prüfung", die nur den Nachweis der vorhandenen geistigen Fähigkeiten und Schulkenntnisse bezweckt, sowie einer ärztlichen Prüfung, die vor allem auch auf Augen und Ohren sich erstreckt, weiter in der Weise ab, daß der nunmehrige Hilfsheizer bei einem „Meister", dem Lokomotivführer, in die Lehre gegeben wird. Das Durchschnittsalter des antretenden „Lehrlings" bewegt sich zwischen 20 und 25 Jahren. Der Lehrling hat unter Anleitung und Verantwortung des Meisters all die oben geschilderten Obliegenheiten des

Heizers zu erfüllen und seine Maschine von allen Seiten, innen und außen, gründlich zu studieren. Der Meister soll ihn aber auch theoretisch schulen und das häusliche Lernen des Lehrlings und den Unterricht, den der Betriebswerkmeister monatlich in ein, zwei Stunden erteilt, nach Kräften unterstützen. Nach einem halben Jahre darf der Lehrling dann sich zur Prüfung für die Lokomotivheizerwürde melden, ohne diese aber etwa nach Bestehen des Examens alsbald zu erhalten. Der Genuß der etatsmäßigen Anstellung als Unterbeamter — das ist der Lokomotivheizer — wird ihm infolge des Mißverhältnisses zwischen der Zahl freiwerdender oder neugeschaffener etatsmäßiger Stellen und der Zahl der Anwärter noch eine geraume Zeit vorenthalten, wenn er auch als Heizer dauernd beschäftigt wird. Äußerlich steht der Geprüfte dem „Lokheizer", der kein besonderes Berufsabzeichen führt, gleich, doch in Bezug auf die Besoldung, namentlich auch wegen des mit der Beamtenanstellung verbundenen Wohnungsgeldzuschusses, empfindet er den Gegensatz in den Verhältnissen, wie weiter unten darzuthun sein wird, deutlich genug. Ist er schließlich als „Lokheizer" angestellt, so strebt er alsbald auf das Führerexamen, dem er sich bereits ein Jahr später unterziehen kann, los. In Wirklichkeit verfließt aber zwischen der Anstellung und dem Bestehen des Examens eine längere Zeit, da die Zulassung zum Examen von der Genehmigung der Inspektionsbehörde abhängt. Das Bestehen des Führerexamens, in dem er sich über alle Fragen seines Betriebsbereiches, seines Dienstes, der Zusammensetzung und Arbeitsprozesse der Lokomotive, über die Unzahl von Dienstvorschriften und Betriebsanweisungen unterrichtet zu zeigen, Probefahrten abzulegen und einen technischen Bericht über ein Betriebsvorkommnis zu verfassen hat, verleiht ihm dann nicht nur die Befugnis, eine Lokomotive auf dem Kragen seines Dienstrockes zu führen, sondern vor allem das Recht, nun auch als selbständiger Führer im Lokomotivdienst Verwendung zu finden. In der ersten Zeit geschieht dies nur ausnahmsweise zur Aushilfe, zur Vertretung, später in immer ausgedehnterem Maße, bis der „geprüfte Heizer" oder „Examinierte" oder „Heizer erster Klasse" schließlich die dauernde selbständige Führung einer Maschine erhält. Zuerst wird er im Bahnhofsdienst, im Rangiergeschäft verwendet, später wird ihm wie einem etatsmäßig angestellten Führer eine bestimmte Fahrtenreihe im Diensteinteilungsplan übertragen, so daß sich seine Dienstleistung und Stellung innerhalb des Betriebes in keinem Punkte mehr von derjenigen des etatsmäßigen Führers unterscheidet; nur in dem leidigen Geldpunkte, und zwar weniger in dem Einkommen als in der Bemessung des Wohnungsgeldzuschusses, klaffen empfindliche Gegensätze. Mindestens wohl 7 Jahr, meist aber 8, 9, 10 Jahre muß er sich mit

seinem Lokheizerrang und -gehalte zufrieden geben, mag er auch schon seit 5 Jahren und länger selbständige Führerdienste gethan, mag er schon zwei, drei Jahre lang die Funktion eines Führers auf einem festen, zur etatsmäßigen Fixierung und Dotierung durchaus reifen Posten vollständig erfüllt haben.

Endlich, wenn auch seine glückliche Stunde gekommen ist, darf er etwa im Alter von 35 Jahren — doch sind die Fälle höheren Alters nicht gerade Ausnahmefälle — den Stern zur Lokomotive auf den Kragen des Dienstrockes heften und mit samtenen Aufschlägen seine Uniform schmücken. Endlich ist er auch rechtlich in die Führerstellung eingerückt. Er ist nun Subalternbeamter fünfter Klasse und darf jetzt neben dem das Endgehalt des Heizers zwar nicht viel übersteigenden Anfangsgehalt des Führers doch dessen hohen Wohnungsgeldzuschuß einstreichen. Zudem erhält er das Patent, das ihn als einen königlich angestellten Beamten für unabsetzbar erklärt, wofern nicht richterlicher Entscheid ihn seiner Würde entkleidet. Damit ist seine Karriere im allgemeinen abgeschlossen. Es kann indes, wenngleich nur in vereinzelten Fällen, der Lokomotivführer oder auch ein geprüfter Heizer durch Besuch einer Werkmeisterschule und Ausbildung im Bureaudienst als „Werkmeisterdiätar" zum Posten eines Betriebswerkmeisters sich emporarbeiten. Der Übergang dagegen aus dem Lokomotivführerdienst in die Stellung eines Werkführers der Betriebswerkstatt ist kein Avancement, sondern eine Notstandshandlung in dem Falle, wo der Führer zum Lokomotivdienst sich nicht mehr kräftig genug fühlt oder seine Sehschärfe nicht mehr für den Fahrbetrieb ausreicht. Die vereinzelt in untergeordneten, wenig anstrengenden Stellungen des Bahnhofdienstes als Portier, Bahnwärter und dergl. verwendeten Lokomotivbeamten sind im Dienst verunglückte, invalide Männer, die den Bezug ihrer Pension nicht ohne die etwa noch mögliche Gegenleistung an die Eisenbahnverwaltung genießen dürfen.

Neben diesen technisch geschulten, dem Lokomotivbetriebe mit ihrem ganzen beruflichen Sein dauernd angehörenden Beamten und Hilfsbeamten tritt im Lokomotivdienst noch eine nicht unbeträchtliche Zahl von ungeschulten Hilfskräften als „Aushilfsheizer" auf, teils Leute, die dem „Schuppen" (Lokomotivstall) entnommen werden, wo sie gewöhnlich Maschinenputzerdienste verrichten, teils Schlosser aus der Betriebswerkstatt, die vielfach bloß mit der Absicht in diese verhältnismäßig niedrig entlohnten Stellen mit oft sehr langen Dienstschichten, in denen sie die Lokomotivreparaturen vorzunehmen haben, eintreten, um auf diese Weise einmal „zum Fahren" zu gelangen. Dem Führer sind diese wenig eingearbeiteten Elemente, die indes monatelang Mann für Mann periodisch wechselnd zum Heizerdienst herangezogen

werden [1], meist wenig willkommen, da ihm nicht nur eine doppelte Verantwortung, sondern meist auch ein erhöhtes Quantum physischer Arbeit damit zufällt. Die hier und da dauernd notwendige Verwendung solcher Hilfskräfte spricht sehr deutlich für die Behauptung von der gesteigerten Beanspruchung des regulären Personals durch den Betriebsdienst.

An einzelnen konkreten Beispielen aus der Praxis möge das vorstehend über das Verhältnis von etatsmäßigen Führern, Heizern und Hilfsheizern Gesagte veranschaulicht werden. Auf einem Bahnhof waren beschäftigt: 30 etatsmäßige Lokomotivführer, 21 Heizer I. Klasse, die das Führerexamen bestanden hatten, 24 Lokomotivheizer, die das Heizerexamen bestanden hatten und von denen 4 etatsmäßig angestellt waren; des weiteren wurden 6—10 Aushilfsheizer beschäftigt. — Auf einem anderen Bahnhofe wieder: 28 etatsmäßige Führer, 12 geprüfte Heizer I. Klasse, von denen 3 in feststehender Fahrtenreihe, die übrigen im Vertretungsdienste und täglichen Sonderzugfahrten ständig Führerdienst thaten; weiter 20 Lokomotivheizer und die entsprechende, natürlich variierende Zahl von Aushilfsheizern. Auf einem dritten Bahnhof: 30 etatsmäßige Führer, 33 Heizer, von denen 6 ständig Führerdienst thaten, und 17 Aushilfsheizer.

Die Verhältnisse sind hier zwar ganz ungleichmäßig, indes tritt die Thatsache der Verwendung der geprüften Heizer im ständigen Führerdienste und die reichliche Heranziehung von ungeschulten Aushilfskräften mit ziemlicher Bestimmtheit hervor. Dies lassen auch die amtlich mitgeteilten Zahlen über die etatsmäßige Anstellung des Lokomotivpersonals im Vergleich mit der Kopfzahl der gesamten, im Lokomotivdienst ständig thätigen Personen erkennen. Es kamen 1900 auf 26 284 Bedienstete des Lokomotivdienstes 10 393 etatsmäßige Führer und 10 393 etatsmäßige Heizer, d. h.: 5500 Personen oder 21 %, also ein Fünftel des im Lokomotivdienst ständig thätigen Personals ist nicht etatsmäßig angestellt, es setzt sich aus Hilfskräften zusammen. Dazu müssen die nicht-ständigen Aushilfskräfte, die, wie aus obigen Beispielen zu ersehen ist, einen nicht unbedeutenden Prozentsatz ausmachen, hinzugerechnet werden. All diese Hilfskräfte werden natürlich nur zur Besetzung der Heizerstellen verwendet. Da nun immer ein Führer und ein Heizer zusammen gehören, so kann man ungefähr — angesichts der nur wenig die 10 000 überschreitenden Zahl der etatsmäßigen Führer — sich ein Bild machen, wie stark die im Etat nur als Lokomotivheizer angesetzten und dotierten „geprüften Heizer" zum ständigen Lokomotivführerdienst herangezogen werden müssen. Die mitgeteilten Ziffern über die Zahl der

[1] In allerletzter Zeit ist ihre Verwendung eingeschränkt worden.

Lokomotiven und ihre Besetzung können dazu dienen, das Bild noch deutlicher im einzelnen auszugestalten. Es waren im Jahre 1899 12 265 Lokomotiven im Betrieb befindlich und zwar erforderten etwa 1050 Stück eine dauernde doppelte Besetzung. Die stetige Besetzungsziffer im Jahresdurchschnitt betrug also 13 315. Jede Lokomotive erfordert ihren Führer. Im Etat waren (1899) nur 9893 Führerstellen ausgeworfen, d. h. 3400 weniger, als Maschinen zu besetzen waren. Die Führergeschäfte mußten bei insgesamt 13 300 Maschinen in 3400 Fällen, d. h. in mehr als einem Viertel der Fälle, von geprüften Heizern versehen werden. Diese als Führer verwendeten 3400 Heizer bewirken nun einen entsprechenden Ausfall in den Reihen der etatsmäßigen zur Verfügung stehenden Lokomotivheizer. Es verbleibt ein Mehrbedarf von 6800 Heizern, der aus den Reihen der Hilfsbeamten und -Arbeiter gedeckt werden mußte. Die Hälfte aller Maschinen wäre demnach mit Hilfsheizern oder Aushilfsheizern zu besetzen gewesen. Da die ständigen Hilfskräfte in der amtlichen Zusammenstellung aufgezählt, oder doch durch Abzug der 19 800 etatsmäßigen Beamten von dem 25 000 Köpfe im Jahre 1899 zählenden gesamten ständigen Lokomotivpersonale auf 5000 zu ermitteln sind, so verbleiben für das unständige Personal 1800 zu versehende Heizerstellen. Auf einem Siebentel der Maschinen wird hiernach der Heizerdienst von unständigem, ungeschultem Personal versehen. Die oben für den einen und andern Bahnhof mitgeteilten Zahlen über das numerische Verhältnis von etatsmäßigem und geprüftem Lokomotivpersonal zum Hilfspersonal gewinnen nach diesen Betrachtungen, die in ihren zahlenmäßigen Einzelheiten durchaus nicht als absolut unantastbar zu gelten brauchen, sondern nur in ihrem charakteristischen Ergebnisse gewürdigt sein wollen, eine symptomatische Bedeutung.

Indessen stellen sich die Verhältnisse hier, wie schon oben einmal betont worden ist, von Jahr zu Jahr besser. Die Zahl der etatsmäßigen Lokomotivführer und Heizer ist zwischen 1897, 1898 und 1899 gewachsen von je

8290		auf 9392		auf 9893
100	:	114,2	:	119,2

um einiges schneller als die gesamte Kopfzahl des ständigen Lokomotivpersonals, die

von 21 250		auf 24 448		auf 25 057
100	:	115,0	:	117,7

stieg; die Zahl der Hilfslokomotivbeamten — denn sie bildet ja den Überschuß der Gesamtkopfzahl über die Zahl der etatsmäßigen Beamten — ist entsprechend langsam zurückgegangen. Vor allem aber haben sich die etatsmäßigen Beamten wie das ständige Gesamtpersonal etwas schneller vermehrt

als die Zahl der zu besetzenden Maschinen, die, wie oben einmal ausgeführt, in dem Verhältnis von 100 : 108,5 : 115 gewachsen ist. Die voraufgegangenen Betrachtungen über die Kopfzahl der etatsmäßigen Führer gegenüber derjenigen der Hilfskräfte, die auf ein nicht ganz unbedenkliches Mißverhältnis schließen ließen, bezogen sich nun zwar noch auf das letzte, in seinen Ergebnissen bekannte Betriebsjahr 1899; trotz seiner Bedenklichkeit ist also dieses jüngste Ergebnis immer doch ein Fortschritt gegenüber dem der Vorjahre!

In letzter Zeit ist die Vermehrung der etatsmäßigen Führer- und Heizerstellen notgedrungen um je 500 jährlich fortgeschritten, so daß heute (Etat 1901) je 10 893 Lokomotivführer- und Heizerstellen bestehen.

Der innere Kern der Anstellungsfrage, die Gehaltsbemessung, stellt sich am anschaulichsten in der dürren Zahlenreihe des Etats dar (siehe die Tabelle S. 90/91). In diesen Zahlen steckt ein Stück Geschichte von der Lokomotivbeamten Entsagung und Freuden. Die Zahl der etatsmäßigen Stellen hat sich in dem letzten Jahrzehnt um zwei Drittel vermehrt, während die Zahl der Lokomotiven doch in der gleichen Zeit um nur ein reichlich Drittel zugenommen hat. Die Hoffnung auf etatsmäßige Anstellung hat heute mehr Raum im Lokomotivbetriebe als früher. Des Führers Gehalt ist in seiner Grundstellung zwar nicht allein im letzten Jahrzehnt, sondern während der letzten 25 Jahre unverändert geblieben, aber das Höchstgehalt ist aufgebessert und die Wartedauer zu diesem Ziele noch in dem vorletzten Jahre 1899 um eine Dienststufe von 3 Jahren abgekürzt worden. Dem Heizer ist die letztere Wohlthat nicht zu gute gekommen, dafür bezieht er heute ein etwas höheres Anfangsgehalt als vor 10 Jahren und ein bedeutend größeres Endgehalt. — Soweit die Zahlen! Doch erfordert ihre richtige Beurteilung ein Eingehen auf die faktischen Verhältnisse von heute.

Mit 24 bis 27 Jahren etwa tritt der Lokheizer gegenwärtig aus dem Lohnverhältnisse des Arbeiters in den Genuß eines festen, in Vierteljahrsraten zu beziehenden Gehalts von 1000 Mk. ein. Wie ist es ihm bisher ergangen? Er kommt aus der Eisenbahnwerkstatt ursprünglich. Dort bezog er als tüchtiger Schlosser, der viel Akkordarbeit hatte, im Jahre 1895 etwa 3,50 Mk. bis 4 Mk. am Wochenarbeitstage. Der Tagelohn der Werkstättenhandwerker betrug laut amtlichem Bericht:

1895/96	1899/1900
2,99 Mk.	3,33 Mk.

der Stücklohn damals 3,95 Mk., heute 4,14 Mk. im Durchschnitt. Beim Eintritt in den Fahrdienst mußte er auf den hohen festen Lohn verzichten;

Rangstellung.	1890/91			1891/92		
	Zahl der etatsmäßigen Stellen.	Mindest-gehalt. (Aufsteigefrist 18 Jahre.)	Höchst-gehalt.	Zahl der etatsmäßigen Stellen.	Mindest-gehalt. (Aufsteigefrist 18 Jahre.)	Höchst-gehalt.
Lokomotivheizer	6350	900	1200	6993	1000	1500
Lokomotivführer	6353	1200	1800	6996	1200	2000

er empfing 1897/98/99 als Lokomotivhilfsheizer einen durchschnittlichen Tagelohn von 2,42 Mk.

(1896/97	1897/98	1898/99	1899
2,52 Mk.	2,42 Mk.	2,44 Mk.	2,46 Mk.)

d. h., er stand in seinem festen Lohnsatz kaum auf der Stufe des durchschnittlichen Bahntagearbeiters, auf den nach der summarischen Berechnung des amtlichen Berichtes

1896/97	1897/98	1898/99	1899
2,41 Mk.	2,48 Mk.	2,55 Mk.	2,63 Mk.

Tagelohn entfielen. In der That, nicht bloß nach diesen ziemlich unmaßgeblichen summarischen Durchschnitten ist der feste Grundlohn für den Hilfsheizer ein minimaler. Aus den mir vorliegenden Angaben ist ersichtlich, daß er nur gerade mit den ortsüblichen Tagelöhnen kommuniziert und sich auf dem Niveau der gewerblichen Mindestlöhne hält. Der höchste mir bekannte Grundlohn ist der in Berlin gezahlte Betrag von 2,70 Mk. Das aber ist der von Verwaltungswegen für das Jahr 1899 festgesetzte ortsübliche Tagelohn für Berlin. Es ist indes zu betonen, daß der Lohn des Heizers tagaus, tagein, auch Sonntags, gezahlt wird, wofür er allerdings auch Sonntags Dienst zu thun hat. In Hamburg betrug der Grundlohn des Hilfsheizers 2,50 Mk.[1], der ortsübliche Tagelohn aber 3,00 Mk. In

[1] Neuerdings soll er auf 2,60 Mk. erhöht worden sein.

1897/98 Zahl der etatsmäßigen Stellen.	Mindestgehalt. (Aufsteigefrist 18 Jahre.)	Höchstgehalt.	Zahl der etatsmäßigen Stellen. (Aufsteigefrist 18 Jahre.) 1898	1899	1900	Gehaltsstufen. 1 ca. 26 Lebensjahre	2 + 3 Jahre	3 + 3 Jahre	4 + 3 Jahre	5 + 3 Jahre	6 + 3 Jahre	7 + 3 Jahre
						1899/1900.						
8290	1000	1500	9392	9893	10393	1000	1100	1180	1260	1340	1420	1500
			Aufsteigefrist 18 Jahre.	Aufsteigefrist 15 Jahre.		ca. 35 Lebensjahre	1898/1899.					
8290	1200	2200	9392	9893	10393	1200	1400	1600	1750	1900	2050	2200
						1899/1900.						
						1200	1400	1600	1800	2000	2200	

einem großen westlichen Industrieorte stellte sich der Grundlohn auf 2,50 Mk., während der ortsübliche Tagelohn auf 2,60 Mk. bemessen war. Dieses ungleiche Verhältnis zwischen Heizergrundlohn und ortsüblichem Tagelohn kehrt sehr häufig wieder. Von einer Station eines anderen wohlhabenden westlichen Verkehrsbezirkes wird der Grundlohn auf 2,30 Mk., 10 Pf. unter dem „ortsüblichen Tagelohn", angegeben. Hier spielt der Einfluß des niedrigen Lohnsatzes (1,30 Mk.) der weiteren ländlichen Umgebung des Platzes wie an vielen anderen Orten deutlich herein. Das Lohnbarometer des Bahnarbeiters weist ziemlich regelmäßig auf das Minimum der Bezahlung der ländlichen Tagearbeiter in der Gegend hin und stellt sich nur, dank dem Einflusse der günstigeren gewerblichen Löhne des Ortes, etwas höher ein. So erklärt sich ebenfalls der im Osten gezahlte Grundlohn des Heizers in der Höhe von 1,80 Mk. — Höchstlohn 2,20 Mk. —, während der ortsübliche Tagelohn auf 1 Mk. steht.

Die oben mitgeteilten amtlichen Durchschnittszahlen für Hilfsheizerlöhne, die sich 1899 auf 2,46 Mk. stellten, erscheinen etwas höher, als nach diesen wenigen Angaben aus der Wirklichkeit vermutet werden könnte. Indes erklärt sich das sehr leicht daraus, daß hier bisher nur Grundlöhne genannt waren. Zu ihnen treten nun ganz wie bei der Gehaltsgliederung Alterszulagen hinzu; der Spielraum, in dem sie sich bewegen, beträgt etwa bis zu 30 % des Grundlohnes. Die Zulagen betragen jedesmal 10 oder 20 Pf. Gewöhnlich wird eine Alterszulage nach dem ersten, dritten, fünften, achten

und zehnten Dienstjahr erteilt. Mitunter wird sie, freilich seltener bei Hilfsheizern, die ja wenig Neigung haben, ihre Stellen aufzugeben, als bei den gewöhnlichen Bahnarbeitern, den Streckenarbeitern z. B., bereits nach drei- oder sechsmonatlicher Beschäftigungsdauer gezahlt. Doch sind diese Fragen der allgemeinen Arbeiterlohnverhältnisse einer späteren eingehenden Erörterung vorzubehalten und hier nur zu streifen, zumal für die ständigen Hilfsheizer trotz ihres formellen Tagearbeitercharakters Besonderheiten in der Löhnung gelten.

Die Kerntruppe der Hilfsheizer fühlt sich als „etwas Besseres", für sie ist der Hilfsheizerposten bloß Durchgangsstellung zum höheren Lokomotiverberuf; sie erreichen auch kaum viele von den Dienstalterszulagen, sondern treten nach dem Heizerexamen in absehbarer Zeit in den Genuß des etatsmäßigen Heizergehalts ein. Nur die periodisch für den Heizdienst herangezogenen Aushilfskräfte, die in ihrem eigentlichen Beruf dem Schuppen- und Werkstattdienst angehören — Maschinenputzer, Anbrenner, Drehscheibenwärter, Reparaturhandwerker — sind typische Lohnarbeiter. Der im Schuppen beschäftigte Arbeiter erhält bei seiner Heranziehung zum Fahrdienst für den betreffenden Monat eine Fahrzulage, sofern nicht sein Lohn, wie das vielfach, namentlich bei älteren Putzern, der Fall ist, den Lohnsatz des Hilfsheizers übersteigt (laut amtlicher Durchschnittsberechnung bezogen 1899: Maschinenputzer 2,68 Mk., Hilfsheizer 2,46 Mk.); daneben aber vor allem die Fahrgelder. Das ist überhaupt der springende Punkt bei der Beurteilung der Lohnverhältnisse der Heizer wie der Besoldungsverhältnisse des fahrenden Personals allgemein, das giebt ihnen den exceptionellen Charakter, daß neben dem festen Grundlohn ein beweglicher, der Arbeitsleistung entsprechender Stücklohn, eine Art „Leistungsprämie", gewährt wird. Es wird zwar durch eine derartige Bezeichnung strikt gegen den ursprünglichen Sinn und Zweck der Gewährung dieser Nebengelder verstoßen: sie waren als Entschädigung für den Mehraufwand, den der Außendienst, das längere Fernsein von Hause, die kostspieligere Verpflegung auf der Fahrt mit sich bringt, gedacht[1]; heute ist aber von dem ursprünglichen Zweck nichts mehr zu erkennen. Die Fahrgelder werden als direkter Zuschlag zum Lohn bezw. Gehalt von Behörde und Arbeitern betrachtet und bewertet, sie sind anrechnungsfähig bei der Bemessung des Pensionsbetrages; und nur in Rücksicht auf sie ist der minimale Grundlohn des Hilfsheizers erklärlich. Nach welchem Modus werden nun dem Lokomotivpersonal diese „Nebenemolumente", wie es lange Zeit im amtlichen Jargon so prachtvoll hieß,

[1] Sie sind für die Einkommensteuer nicht mit zu veranlagen.

zu teil? Sie setzen sich zusammen aus einer Leistungstantième und einer „Verbrauchsprämie“, wenn man die „Ersparnisprämie“ beim rechten Namen nennen soll. Für je 10 auf der Maschine durchfahrene Kilometer, für jede im Rangier- oder im Bereitschaftsdienst geleistete Dienststunde wird eine Sondervergütung berechnet, ebenso für das Übernachten auf fremden Stationen, und schließlich ein Kohlen- und Ölgeld nach dem Maße der Kilometer- und Stundenleistungen gewährt. Es gelten hierfür folgende Sätze:

	Fahrgelder für je 10 km Fahrt		Stundengelder für je 1 Stunde
	in Personenzügen und bei Leerfahrten der Maschine[1].	in Güter-, gemischten u. Militärzügen bis zu 40 km Geschwindigkeit, ferner bei Stoß- und Vorlegedienst.	Rangieren, Viehwagenwaschen, Wasserpumpen.
Lokomotivführer	6 Pf.	9 Pf.	10 Pf.
Lokomotivheizer (Hilfsheizer)	5 Pf.	8 Pf.	8 Pf.

	Übernachtungsgelder				Kohlen- u. Ölprämie[3]				
	bei Abwesenheit von 14 Std., wenn die volle Zeit von 1—3 Uhr nachts darin enthalten ist, oder sonst bei 18- bis 24-stündiger[2] (Übernachtungslokal)		bei Abwesenheit von 24—36 Std., wenn der Dienst vor 2 Uhr morgens begonnen und über 2 Uhr morgens d. nächsten Nacht gedauert hat		für je 10 km Fahrt			für je 1 Std.	
	mit Bett	ohne Bett	mit Bett	ohne Bett	in Personenzügen.	in Güterzügen.	bei Leerfahrten.	Rangierdienst.	Reservedienst.
Lokomotivführer	100	150	200	300	5	7,5	2	4,5	2
Lokomotivheizer (Hilfsheizer)	67	100	134	200	3	4,5	1	2,8	1

[1] Für den Schnellzugdienst gelten verschiedentlich Sondersätze.

[2] Die Dauer dieser Abwesenheitsfristen wird nach den fahrplanmäßigen Abfahrts- und Ankunftszeiten der vom Personal zu führenden Züge berechnet, Vorbereitungs- und Schlußdienst wird hierbei nicht berücksichtigt.

[3] In den verschiedenen Direktionsbezirken teilweise verschieden geregelt. Zu dem Jahresbetrage dieser laufenden Prämie soll eine Jahreszusatzprämie von 10 %

Ein buntes Einmaleins ergiebt sich somit für die Berechnung des Nebengeldes eines Lokomotivbediensteten. Jedermann erkennt sofort, daß sich hiernach die Summe der Nebeneinnahmen in den verschiedenen Verkehrsbezirken sehr verschieden gestalten dürfte, daß ferner die einzelnen Dienstgruppen, die „Personenzügler" ,die „Güterzügler", die „Rangierer" sehr stark von einander abweichende Nebenbezüge haben müssen. Es finden sich in der That ganz gewaltige Extreme in der Praxis. An einem mittleren Verkehrsplatze brachte der 11 Stunden im monatlichen Tagesdurchschnitt betragende Rangier- und Reservedienst dem Heizer monatlich 13,18 Mk. Fahr- und Stundengelder + 7,10 Prämie = 20,28 Mk. ein; ein an demselben Ort im Güterzugdienst beschäftigter Heizer bezog hingegen 20,66 Mk. Fahr- und Stundengelder + 10,40 Mk. Prämie = 31,06 Mk. Nebeneinkünfte; und zwar sind das nicht kraß gegensätzlich gewählte Beispiele, sondern das monatliche Nebeneinkommen der Rangierlokomotivheizer bewegte sich im allgemeinen an diesem Platze zwischen 20—23 Mk., das entsprechende des Führers zwischen 28—32 Mk., während die Heizer desselben Platzes auf Güter- und Personenzuglokomotiven sich allgemein auf 31—35 Mk., die Führer auf 40—45 Mk. standen. Die entsprechenden Dienstleistungen setzen sich aus etwa 3000 km Fahrt im Personenzug- und 80—100 Rangier- und Reservestunden, oder aus 2000 km Fahrt im Güterzugdienst und annähernd gleichstarker Rangierthätigkeit zusammen. — Dazu nun ein paar Zahlen aus anderen Verkehrsbezirken! Es verdienten z. B. auf einem Bahnhof mit sehr starkem Verkehr im Rangierdienst die Führer in den verschiedenen Fällen bei einer monatlichen Dienststundenzahl von 305, 306 und 327 Std. 38,13 Mk., 38,25 Mk., 40,88 Mk. monatlich, die Heizer entsprechend 27,14 Mk., 27,11 Mk., 28,78 Mk., d. h., ein Viertel fast mehr als bei gleicher Thätigkeit im vorhergenannten Bezirke. Das Lokomotivpersonal in einem Personenzugturnus aber bezog auf Grund seiner allerdings sehr hohen, wenngleich im monatlichen Durchschnitt kaum $10^1/_2$ Std. betragenden Dienstleistungen im Monat: der Führer 50 Mk., der Heizer 35 Mk., in einem andern Personenzugturnus hingegen, bei gleichlangem Dienst, nur: der Führer etwa 40 Mk., der Heizer etwa 30 Mk. Und endlich in einem dritten Bezirke: im Güterzugdienst mit wenig mehr als 10stündiger täglicher Dienstdauer im Monatsdurchschnitt: der Führer bis 60 Mk. monatlich, der Heizer entsprechend einige 40 Mk., in der Personen-

---

treten, wenn der im voraus berechnete Kohlenverbrauchssatz des Jahres innegehalten oder höchstens um $^1/_2$ % überschritten ist. Jedoch kennen die meisten Beamten diese Zusatzprämie gar nicht.

zugfahrt wiederum in außerordentlich langem Dienste mit reichlich 11stündiger täglicher Dienstdauer im Monatsdurchschnitt: der Führer nur 45 Mk., der Heizer einige 30 Mk., dank vielfach eingestreuten Reservestunden. In dem außerordentlich umfangreichen Rangierdienst desselben Platzes waren die Bezüge nur wenig niedriger.

Es erscheint kaum möglich, aus dieser Mannigfaltigkeit der Einzelgestaltungen etwas allgemein Gültiges zu abstrahieren. Die Unterschiede zwischen dem Niveau der verzeichneten Mindesteinnahmen und der Höchsteinnahmen betragen bei Heizern wie bei Führern bis zu 100 %, und selbst innerhalb desselben Dienstzweiges kommen Abweichungen in der Höhe der Nebenbezüge bis fast zu 50 % vor; vergl. die Rangiergelder des Heizers am erst genannten Platze mit denen in den beiden letzterwähnten Bezirken; aber auch die entsprechenden Einnahmen im Güterzugdienst am ersten und letzten Orte. Im allgemeinen treten die Gegensätze bei den im Rangierdienst beschäftigten Lokomotivbediensteten am schärfsten hervor. Im Personenzugdienst finden wir, abgesehen von vereinzelten, hier nicht in die Betrachtung hereingezogenen Expreßzugbedienungen, eine verhältnismäßige Ausgeglichenheit der Nebengelder. Beachtenswert sind vor allem aber die Verschiedenheiten der Nebenbezüge am selben Orte, je nach der Art der Dienstleistung. Auf den Umfang des Dienstes kommt es gemeinhin wenig an; sondern der Umstand, ob die Beschäftigung in freier Fahrt oder im Bahnhofsdienst stattfindet, ist ausschlaggebend[1]. Eine etwas reichlichere Bemessung der Bahnhofsreservestunden und Ruhefristen genügt, einen sonst einträglichen Dienst in seinen Bezügen einzuengen. Der Zugdienst ist, abgesehen von diesen Fällen, regelmäßig einträglicher als der Rangierdienst. Die genannten Beispiele zeigen uns dort eine Mehreinnahme von 20, 30, ja bis zu 50 % gegenüber dem Verdienst in dem letzteren Dienstzweige.

Diese Verschiedenheit der Bezüge erklärt sich an der Hand der oben mitgeteilten Grundsätze für die Vergütung der Fahrleistungen von selbst; zumal die ungleiche Bemessung der Rangier- und Stundengelder, je nach dem Verkehrscharakter des Bahnhofs, wirkt entscheidend ein. In dieser Verschiedenheit des Verkehrscharakters der einzelnen Bezirke ist überhaupt der Schlüssel zu einer einigermaßen befriedigenden Deutung der Ungleichheit der Nebengelder, die auf den ersten Blick doch sehr schwere Bedenken erregen muß, gegeben.

---

[1] Eine Sonderstellung nimmt der Berliner Stadtbahndienst, der ja eigentlich auch als Personenzugdienst zu bezeichnen ist, ein. Die hier beschäftigten Führer sollen in ihren Nebengeldeinnahmen um 300 Mk. jährlich hinter denen der Fernzugführer zurückstehen.

Im allgemeinen stehen Verkehrsdichtigkeit und Kulturhöhe und damit auch der Lebensaufwand in Parallele miteinander. Wo dank dem starken Verkehre den Beamten hohe Nebeneinnahmen aus den Betriebsleistungen erwachsen, haben sie auch meist größere Bedürfnisse, eine entschieden teurere Lebenshaltung zu bestreiten als an den Plätzen mit mittlerem Verkehr und mittleren Nebeneinnahmen. Die erhöhte Verkehrsdichtigkeit tritt besonders in den stark gewerblich entwickelten Bezirken auf, in denen auch die höchsten Arbeiterlöhne gezahlt werden. Nun steht ja natürlich auch der Grundlohn des Bahnarbeiters, des Hilfsheizers an solchen Plätzen auf einem entsprechend höheren Niveau als sonstwo. Aber da er doch überwiegend auf der niedrigen Stufe des ortsüblichen Minimallohnes sich hält, so reicht er an den durchschnittlichen Lohn des gewerblichen Arbeiters selten heran, und es ist eine Ausgleichung des Unterschiedes durch die reichlicheren Nebeneinnahmen durchaus erforderlich. Betrachten wir z. B. die niedrigen Heizereinnahmen im ersten Beispiele, die im Rangierdienst etwa nur 75 Pf. täglich betragen. Es steht ihnen ein ebenso niedriger Grundlohn von 1,80 Mk. gegenüber; d. h. insgesamt verdient der Heizer hier 2,55 Mk. täglich, auch Sonntags natürlich, da er ununterbrochen Dienst hat. In den anderen Bezirken, wo dem Heizer etwa 28 Mk. monatlich oder 95 Pf. täglich zuflossen, hielt sich der Grundlohn auf 2,50 Mk., so daß der Heizer einen durchschnittlichen Tagelohn von 3,45 Mk. bezog, und im letzten Falle endlich, wo der Heizer mindestens 1 Mk. täglich an Fahrgeld verdiente, stand der Grundlohn auf 2,30 Mk., die Gesamttageseinnahme also auf 3,30 Mk. Diese verschiedenen Minimallöhne der Heizer entsprechen im allgemeinen den an den betreffenden Orten gezahlten Löhnen jüngerer Schlosser[1]. Sie steigen mit jenen in angenähert gleicher Progression; es werden dem Hilfsheizer einmal nach einem und drei Jahren die oben bereits gestreiften geringfügigen Dienstalterszulagen gewährt, die zusammen zwischen 20—30 Pf. je nach der Höhe des Grundlohnes schwanken. Zum anderen wird der Heizer aus dem Rangierdienst in den einträglicheren Güterzug-, seltener in den Personenzugdienst übernommen, in dem er in den obigen Beispielsfällen täglich etwa 20—25 Pf. mehr verdient als zuvor. So wird denn der Hilfsheizer nach Ablauf von 3 bis 5 Jahren, d. h. um die Zeit, wo er nach inzwischen erfolgter Ablegung des Heizerexamens auf etatsmäßige Anstellung hoffen darf, eine Tages-

[1] Hinsichtlich der Arbeitsanforderungen ist zwischen beiden ein Vergleich nicht gut möglich. Daneben darf man nicht vergessen, daß die dienstlichen Aufwendungen des Heizers viel höhere sind. Was z. B. ein Heizer an Kleidung im Dienste, beim Maschinenölen und -revidieren, beim Feuerungsgeschäft verbraucht, fällt ganz erheblich ins Gewicht.

einnahme von 3—4 Mk. je nach den örtlichen Verhältnissen, also ein Jahreseinkommen von 1050—1400 Mk. beziehen.

Die Ansicht, daß eine entscheidende Verbesserung der Lage der Hilfsheizer in den letzten Jahren erfolgt sei, begegnet in den Kreisen der nächst Beteiligten, der Heizer selber, Widerspruch. Die oben bereits teilweise citierten amtlichen Zahlen für die Durchschnittslöhne der Lokomotivhilfsheizer, die für das Jahr

1896/97	1897/98	1898/99	1899
2,52 Mk.	2,42 Mk.	2,44 Mk.	2,46 Mk.

betragen, sprechen ja auch trotz der geringen Beweiskraft von Durchschnittslohnzahlen gegen jene Ansicht. Die zur Erklärung des einigermaßen auffälligen Zahlenrückgangs von der Verwaltung für gut gehaltene Anmerkung: „Der Rückgang im Lohnsatz erklärt sich dadurch, daß im Jahre 1897/98 eine besonders große Zahl Hilfsheizer, die bereits in den höheren und höchsten Lohnsätzen standen, in das Beamtenverhältnis übernommen ist", — dürfte wohl wenig geeignet sein, die sich an jene Zahlenbewegung anklammernden Bedenken erheblich abzuschwächen, da sie doch nur besagt, daß 1896/97 einer großen Masse mit Mittellöhnen eine starke Schicht alter, hochgelohnter Arbeiter gegenüberstand und daß nach deren Ausscheiden die von ihnen bisher versehenen Stellen mit minimal gelohnten Hilfskräften besetzt wurden, ohne daß die Mittellohnschicht in die höheren Lohnstufen aufrückte. Das bedeutet eben, daß die durchschnittliche Entlohnung der Hilfsheizerdienste herabgesetzt worden ist, — dasselbe, was die Zahlen besagen.

Indessen bezieht sich die Klage des Lokomotivpersonals, und zwar der Führer und der Heizer, nicht auf den festen Grundlohn, sondern auf die Nebenbezüge. Einmal klingt das sehnsüchtige Lied immer wieder von der guten alten Meilenzeit, „wo die Meile nur 7,5 km und noch nicht wie heut 10 km hatte". Es ist nämlich die eigenartige Thatsache zu verzeichnen, daß im Gegensatz zu der Aufrechterhaltung des alten Modus für die Berechnung der Dienstreisengebühren höherer Beamten, dem Fahrpersonal seit dem Übergang vom alten Maßsystem auf das neue metrische System, fortan 10 km Fahrleistung nur ebenso hoch vergütet werden, wie früher die Meilenleistung, was einer Reduktion der Fahrgebühren um 25 % gleichkommt. Gewiß wäre das zu einem Teil durch die gesteigerten Verkehrsleistungen auf Kosten der Arbeitskraft des Personals wieder ausgeglichen worden, wenn nicht auch die Verkürzung der Dienstdauer des Personals, der Wegfall der Nachtgelder in großem Style und die indirekte Herabsetzung der Fahrgeldsätze im Güterzugdienst eine weitere Einschränkung der Nebenbezüge bewirkt hätte.

Aber es bleibt noch ein anderer Punkt in der Vergütungsfrage, der das Lokomotivpersonal wenigstens in einer Anzahl von Verkehrsbezirken zu einem schmerzlichen Rückblicke veranlaßt. Am 1. April 1896 ist das alte „Ersparnisprämien-System" aufgehoben worden, um dem neuen, oben geschilderten „Verbrauchsprämien-System" Platz zu machen. Niemand weint dem alten System an sich eine Thräne nach; vielmehr atmete das Lokomotivpersonal erleichtert auf, als es von diesem „Gaunersystem", das das gegenseitige Vertrauen, die Kollegialität, das Standesbewußtsein, ja die Ehrlichkeit des Lokomotivpersonals bedenklich zu unterminieren geeignet war, befreit wurde. Es gehen wilde Geschichten darüber um, was damals angestellt worden ist, um nur möglichst viel Kohle und Öl zu sparen und die hohe Ersparnisprämie, die für je 100 kg gegenüber der Verbrauchsnorm ersparte Kohle dem Führer 20 Pfg., dem Heizer 10 Pfg. und für ein Kilogramm ersparten Öles beiden je 10 Pfg. einbrachte, zu „erschinden". Menschen und Maschinen litten in den Bezirken, wo sich die Forcierung dieser Sparmethode dank einem günstigen Verhältnis von Fahrleistung und Kohlenheizkraft lohnte, unter dem System; diese mechanisch — jene physisch und moralisch; aber das System brachte den Beamten Geld ein. Begrüßte man das Verschwinden des Systems drum auf der einen Seite, so empfand man auf der andern den dadurch verursachten Einnahmeausfall recht bitter. Durch die Einführung der oben mitgeteilten Prämienberechnung sollte wohl ein Äquivalent für die versiegte Einnahmequelle geschaffen werden, allein sie erwies sich in den Bezirken, wo das alte System in voller Blüte gestanden hatte, nur als unzureichender Ersatz. Um fast 250 Mk. jährlich verringerte sich im Jahre 1897 an vielen Plätzen die Nebeneinnahme des Führers und die des Heizers entsprechend um etwa 100 Mk. Das fällt bei einer Summe von 275 bis 400 Mk., die wir für die Nebenbezüge des Heizers anzusetzen haben, erheblich ins Gewicht. Gewiß steht fest, daß unter den heutigen immerfort sich steigernden Verkehrsverhältnissen mit der alten Ersparnisprämie kaum noch etwas zu verdienen wäre; aber ein Trost für die Einnahmekürzung ist dem Lokomotiv-Personal damit nicht gegeben.

Diese Thatsachen sind es, die denn auch immer wieder in den Erörterungen über die Gehaltsfrage auftauchen und natürlich auch für die Beurteilung der Lohnfrage in der Hilfsheizer-Kategorie von einiger Wichtigkeit sind. Nicht daß gerade der Hilfsheizer von heute noch unter dem Drucke jener Veränderungen des Prämiensystems oder gar des Maßsystems litte — er weiß bei seinen drei, fünf Dienstjahren im Lokomotivbetrieb kaum etwas davon; aber für den, der die Entwickelung der Lohnfrage und der Arbeitsleistung der ganzen Gruppe überschlägt, liegt hier doch ein Charakteristikum vor, das nicht zu

unterschätzen ist. Leider sind aus früheren Zeiten keine Angaben über die Lohnverhältnisse der Hilfsheizer bekannt, um mit einiger Präcision die Entwickelung der Lohnkurven fixieren zu können. Immerhin scheint nach allem der Ansicht, daß die Lohnaufbesserung der Heizer keine durchgehende gewesen ist, einige Berechtigung innezuwohnen.

Indes der Hilfsheizer wird sich kaum beklagen: der vorübergehend beschäftigte Aushilfs-Heizer steht sich doch besser als bei seinem gewöhnlichen Dienst im Schuppen oder jedenfalls auch nicht schlechter als in der Werkstatt, und er freut sich vor allem, daß er einmal zum „Fahren" gekommen ist. Der eigentlich ständige Hilfsheizer aber vermeidet einmal natürlich jede kritische Bemerkung, um keinen Zweifel an seiner Gesinnungstüchtigkeit aufkommen zu lassen und sich in seiner Karriere nicht zu schaden; vor allem aber rechnet er eben auf die Beförderung zum etatsmäßigen Heizer; für ihn ist der Hilfsheizerdienst nur Durchgangsstellung.

Tritt der Hilfsheizer nach der Beförderung nun in den Genuß des etatsmäßigen Heizer-Anfangsgehalts von 1000 Mk., zu dem die gleichen 275—400 Mk. Nebengelder[1] wie früher hinzukommen, so bedeutet dieser Übergang aus dem Lohnverhältnis mit 1050—1400 Mk. Einkommen in das des festen Gehaltsbezuges anscheinend nur für den einen, bisher geringer bedachten Teil des Heizerpersonals einen wirklichen Fortschritt, während der andere bisher reicher besoldete Teil auf seinem Einkommensniveau zu verharren scheint. Ja, die dem neuernannten Beamten obliegende Verpflichtung zur vollständigen Neuuniformierung, die über 100 Mk. Kosten verursacht, und der weiter für den Unter-Beamten bestehende Beitragszwang zur Verwaltungs-Kleiderkasse in der Höhe von jährlich 60 Mk. könnten im Einkommens-Bezuge des neuen Beamten trotz Wegfalls der Kranken- und Pensionskassenbeiträge sogar eine Einschränkung bewirken. Indessen ist zu betonen, daß mit der festen Anstellung dem Beamten auch ein Anspruch auf Wohnungsgeld-Zuschuß in Höhe von 60—180 Mk. je nach der Gegend (in 11 deutschen Großstädten: 240 Mk.) zusteht, und daß auch die Stellen- und Teurungszulagen, die vorher in den höheren Tagelohn-Sätzen enthalten waren, nun in der Form eines Pauschalzuschlages bis zum Höchstbetrage von 200 Mk. solange weiter gewährt werden, bis das Gehalt 1200 Mk. übersteigt. Dann tritt freilich in den meisten Fällen eine Aufrechnung des bisherigen Zulagebetrages gegen die Gehaltszulage ein. Diesen beiden

[1] Als pensionsfähiges Nebeneinkommen aus dem Lokomotivdienste wird für den Heizer ein Betrag von 250 Mk., für den Führer ein solcher von 350 Mk. angesetzt.

Punkten „Wohnungsgeld-Zuschuß“ und „Stellenzulage“ ist noch an besonderer Stelle eine eingehendere Behandlung zu widmen.

Mit 25 bis 27 Jahren durchschnittlich etatsmäßig angestellt, rückt der Heizer mit 28 bis 30 Jahren etwa in die höhere Gehaltsstufe von 1100 Mk. auf. Er wird inzwischen sein Lokomotivführer-Examen absolviert haben und nun auch zunächst vertretungsweise, später dauernd im selbständigen Führerdienst verwendet werden; infolgedessen bezieht er auch die höheren Fahr-, Stunden- und Prämiengelder, die dem Führer zustehn. Da er als Heizer aber meistens im Zugdienst beschäftigt gewesen ist, während er zur selbständigen Führung der Lokomotive vorerst nur im weniger einträglichen Bahnhofs-Dienst herangezogen wird, so bedeutet die neue Beschäftigung noch keineswegs immer eine Vermehrung seiner absoluten Einnahmen aus Nebengeldern. Nur allmählich werden sich diese erhöhen.

Im Alter von 35 Jahren etwa, nachdem er bereits längst in die Gehaltsstufe 1180 Mk. eingetreten ist und gewöhnlich schon im Güterzug-Dienste selbständig Führer-Funktionen ausübend, Nebengelder im Betrage von 500 Mk. bezogen, wird er dann, kurz bevor ihm die nächste Heizergehalts-Zulage zufallen würde[1], zum etatsmäßigen Führer mit 1200 Mk. Anfangsgehalt ernannt[2]. Sein Gehalt hat sich fast kaum erhöht. Die Erhöhung wird durch die erforderliche neue Equipierung mehrfach aufgewogen. Die Nebengelder bleiben dieselben; nur an Stelle des bisherigen Wohnungsgeld-Zuschusses tritt der zwei- bis dreifache im Betrage von 180 bis 432 Mk. (in 11 deutschen Großstädten 540 Mk.). Das ist der entscheidende Punkt, um den sich alles bei der Sorge um die etatsmäßige Führer-Anstellung dreht. Von hier geht die einschneidendste Wirkung auf das häusliche Leben des Beamten aus. Die nun weiter alle drei Jahr erfolgenden Gehaltszulagen von je 200 Mk. haben kaum die ganze volle Bedeutung wie jene Zuschuß-Vermehrung. Das Höchstgehalt mit 2200 Mk., das nach 15jähriger Dienstzeit in etatsmäßiger Führerstellung fällig ist, wird ja auch von der Mehrzahl der Führer nicht erreicht. Ihrer Arbeit ist vielfach mit 40 Jahren schon eine Grenze gesetzt. Die Bahn erfordert ihr Opfer. Nach amtlichen

[1] Rückt ein Heizer, der über neun Jahr im Heizerrang verbleiben mußte und daher schon die vierte Gehaltsstufe — 1260 Mk. — bezog, zum Lokomotivführer auf, so genießt er das frühere, das Anfangsgehalt des Führers übersteigende Gehalt zunächst weiter.

[2] Das ist der gewöhnliche Gang der Dinge. Beamte, die ewig Heizer bleiben, weil sie nicht das Führerexamen haben bestehen können oder sich aus anderen Gründen nicht zum Führerberuf eignen, sind selten. Daß indes manche Heizer länger, als in diesem Normalbeispiel angenommen, in ihrem Rang verbleiben, ist früher schon hervorgehoben worden.

Mitteilungen während der Verhandlung des Abgeordnetenhauses bezogen im Jahre 1900 von 10 393 etatsmäßigen Führern 2989 = 29 % das Maximalgehalt. Dieser Prozentsatz für die Besetzung der Höchststufe besteht heute, nachdem im Jahre 1899 die Aufsteigefrist zum Höchstgehalt um eine volle Dienstalters-Stufe von 3 Jahren abgekürzt worden ist. Ganz abgesehen von der psychologischen Thatsache, daß sich die älteren Beamten, zumal wenn eine Gehaltsaufbesserung in der Luft schwebt, noch so lange im Dienste zu halten suchen, bis sie des höheren Gehaltssatzes teilhaftig geworden sind, um dann erst die längst schon notwendige Pensionierung eintreten zu lassen, sodaß also diese Gehaltsklassen für eine kurze Spanne Zeit eine unverhältnismäßig hohe Besetzung aufweisen müssen, wird man gemeinhin annehmen dürfen, daß vorher, als zur Erreichung der Höchststufe eine 20 % längere Dienstzeit erforderlich war, ein weit geringerer Prozentsatz auf die Höchstklasse entfiel. Wievielen unter der Lokomotivbeamtenschaft die Gehaltsaufbesserung, die von jeher nur beim Höchstgehalt einsetzte und von da ausgehend nur die nächst vorhergehenden Klassen berücksichtigte, zu gute gekommen ist, ist darnach schwer zu beurteilen. Ob sich die Gehaltsaufbesserung auch nur für die Hälfte des Personals nach dem Rechnungs-Schema des Etats in der Progression:

	1890/91		1891/92		1897/98		1899/1900
	1200—1800		1200—2000		1200—2200		1200—2200
Durchschnittsgehalt:	1500		1600		1700 in 18 Jahren.		1700 in 15 Jahren.
	100	:	106,8	:	113,4	:	?

vollzogen hat, könnte zweifelhaft erscheinen. In Wirklichkeit bewegen sich die auf den Kopf der Lokomotivführer in den einzelnen Jahren entfallenden durchschnittlichen Gehaltsbeträge (Quotient aus der Gesammtsumme der Gehälter durch die Kopfzahl der etatsmäßigen Führer — unter Einrechnung von etwa 50 bis 100 Maschinenführern auf Schiffen und elektrischen Beleuchtungs-Anlagen) in folgender Zahlenreihe:

1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97
1472	1543	1525	1505	1519	1610	1622	1638

1897/98	1898/99	1899	Etat 1900.
1780	1735	1762	1754

Diese Zahlenreihe leidet an starken Schwankungen, die zu einem großen Teile auf die in den einzelnen Jahrgängen im Umfang sehr verschiedene Vermehrung etatsmäßiger Stellen und den damit verbundenen Eintritt junger Beamten der ersten Gehaltsstufe zurückzuführen sind. Um diesen störenden Faktor nach Möglichkeit in der Betrachtung auszuscheiden, soll in

nachfolgender Reihe bei den einzelnen Jahrgängen die Unterschicht der in dem betreffenden Jahre und der im Vorjahre eingetretenen Beamten, die noch das Anfangsgehalt beziehen und im allgemeinen sich in der kurzen Zeit nur um wenig Köpfe vermindert haben dürften, außer Rechnung gestellt werden. Dann ergiebt sich für die Beamten vom dritten Jahrgang ab ein Durchschnittsgehalt:

1889/90	1890/91	1891/92	1892/93	1893/94	1894/95	1895/96	1896/97
1492	1540	1585	1565	1555	1615	1630	1650

1897/98	1898/99	1899.
1815	1835	1875.

Wenn man also von der anhaltenden Verjüngung des Lokomotivführerstandes infolge der zahlreichen Besetzung neuer Etatsstellen mit jungen Kräften absieht, ist die Aufwärtsbewegung des Durchschnittsgehalts eine ziemlich stetige gewesen. Indessen darf man sich durch diese Zahlen nicht zu dem generellen Schluß verleiten lassen, als hätte die Erhöhung der letzten Gehaltsstufen auf das Gros des Lokomotivpersonals durchweg derart günstig gewirkt, daß jeder Beamte im Verlauf seiner Karriere sich heute jährlich etwa um 200 Mk. besser stände als im vergangenen Jahrzehnt. Wer die Erscheinungen dieser Beamtenwelt aus der Praxis kennt, wer die Hauptergebnisse der Sterbe- und Pensionierungsstatistik der Lokomotivführer kennt, weiß, daß die Laufbahn der meisten kurz bemessen ist, daß nur eine beschränkte Zahl vom Glück besonders begünstigter und mit einer eisernen Natur bedachter Lokomotivführer ihren Stand auf der Maschine ein halbes Menschenalter hindurch behauptet. Da nun aber die Gehaltsaufbesserung seit 1897 gerade nur die drei letzten Gehaltsstufen erfaßt hat, deren unterste — um 50 Mk. bzw. 100 Mk. erhöht — erst nach mindestens neun- und zwölfjährigem Dienst von dem Beamten erreicht werden, so werden nur jene besonders begünstigten Naturen, die die harte Auslese des Betriebs überstanden haben, dieser neueren Besoldungsvermehrung teilhaftig; für das Gros der Beamtenschaft hat nur die geringfügige und sehr langsam durchgreifende Aufbesserung zu Anfang der neunziger Jahre Bedeutung gehabt. Die älteren Führer sind bei dem Aufbesserungsmodus sehr günstig gefahren, auf ihr Konto ist die aus den Zahlen ersichtliche Erhöhung des Durchschnittsgehalts in der Hauptsache zu setzen; aber der Stamm der jüngeren Beamten zwischen 35 und einigen 40 Jahren, denen grad in dieser Zeit, wo ihre Kinder sämtlich noch schulpflichtig sind, ein ausreichendes Einkommen mehr notthut als den älteren Führern, ist zu kurz dabei weggekommen. Hierauf bezieht sich denn auch die oft wiederholte Klage dieser Kreise.

Die mitgeteilten Durchschnittsziffern lassen eine gründlichere Erfassung des Gehaltsproblems im Zusammenhange mit der Altersgruppierung leider nicht zu. Hoffentlich erstreckt sich die im Gange befindliche, seitens der Verwaltungsbehörde angestellte Untersuchung über die Löhne der Arbeiter auch auf die Einkommensverhältnisse der Hilfsbeamten und Beamten und giebt uns näheren Ausschluß über diese Fragen. —

Eins ist indes schon aus jenen Zahlen klar zu erkennen, und darin liegt ihr entscheidender Wert, daß sie darthun, bis zu welcher Gehaltsstufe der Durchschnitt der Beamten überhaupt nur gelangt. Die Zahlen der ersten mitgeteilten Reihe schwanken sämtlich zwischen 1600—1800, d. h. um das Gehaltsmittel, das bei gleichmäßiger Besetzung der Dienstalters-Stufen sich ergiebt. Eine Ansammlung von dienstälteren Beamten in den höheren Gehaltsstufen, wie sie sich bei natürlichem Verlauf der Dinge ergeben müßte, ist im Lokomotivberufe also ausgeschlossen Die Zahlen der zweiten Reihe von Durchschnittsziffern, die den Zustrom junger Elemente aus der Berechnung ausschaltet und für die älteren Beamten einen Betrag von wenig über 1800 Mk., der auf der vierten Gehaltsstufe nach neunjähriger Dienstzeit erreicht wird, angiebt, bringen das noch viel schärfer zum Ausdruck.

Die bereits angeführte Behauptung, die in den Petitionen der Lokomotivführer regelmäßig wiederkehrt, daß nämlich eine sehr große Anzahl von Führern im 39. und 40. Lebensjahre, 5 Jahre nach der etatsmäßigen Anstellung dienstunfähig werde, daß das Pensionierungs-Alter für den Durchschnitt des Personals vor dem Empfang der höchsten Gehaltsrate eintrete, sodaß einzig und allein eine Erhöhung des A n f a n g s gehaltes, hingegen die durchgeführte Erhöhung des Endgehaltes kaum für die Masse der Lokomotiver von Vorteil sei, ist darnach keineswegs übertrieben. All diese Betrachtungen weisen darauf hin, daß der Kern der Gehaltsfrage im Lokomotiverberuf in der Bemessung des Anfangsgehalts steckt. Daß dieses an sich für einen 35jährigen Mann mit tüchtiger Ausbildung im Maschinenbau, mit fast 10jähriger Schulung in einem komplizierten Betriebe, für einen Beamten, der zwei Fachprüfungen bestehen muß, um zu seinem Ziele zu gelangen, nicht zu hoch bemessen ist, darüber ist kein Zweifel. Der Wohnungsgeld-Zuschuß ist nur ein Zuschuß zur Deckung der Miete, und zwar gerade in den Fällen, wo er am nötigsten ist, nicht immer am höchsten bemessen.

Man ersieht daraus, welche Wichtigkeit dem Bezuge der N e b e n gelder beizumessen ist. Ihrem Wesen nach nur als Vergütung für die im Fahrdienst bei der langgedehnten Dienstabwesenheit sich ergebenden erhöhten Ver-

pflegungskosten der Beamten gedacht[1], sind sie in Wahrheit als ein Teil des Einkommens zu betrachten, und die wichtige Frage der Lebenshaltung der Beamten: Behaglichkeit oder Einschränkung? — hängt schließlich zu einem guten Teile von der schwankenden Höhe dieser Nebenbezüge ab. Namentlich im Falle einer Erkrankung des Beamten, die an sich Mehraufwendungen im Haushalt verlangt, zeigt sich bei dem Ausfalle der Nebenbezüge gerade die Bedeutung, die sie für das Budget eines Fahrbeamten haben. Eine Reduktion derselben aber, wie ich sie allgemein oben im Falle der Systemsänderung festgestellt habe, wie sie nach den Klagen der Beamten aber auch auf Einzelbahnhöfen, infolge einer Änderung der Diensteinteilung, einer an sich ja durchaus wünschenswerten Dienstverkürzung, immer wieder vorkommt, wird ganz empfindlich vom Personal verspürt. In dieser Unstetigkeit eines Drittels des Gehalts liegt der wundeste Punkt des Besoldungssystems für das Lokomotiv-Personal, für die Führer wie die Heizer und Hilfsbeamten. Infolge der Ungleichheit der Bezüge herrscht ein eifersüchtiges Bestreben, namentlich unter den jungen Beamten, nicht nur Extradienste und Überstunden zu leisten, sondern vor allem bei den einträglichsten Fahrtenreihen anzukommen zu suchen. Da das nur auf dem Wege über den Vorgesetzten möglich ist, so ergeben sich je nach dessen Ermessen günstige oder ungünstige Verhältnisse. Der einsichtige Vorgesetzte berücksichtigt den Vater einer vielköpfigen Familie bei der Besetzung der einträglichsten Touren und Dienstgattungen, der weniger einsichtige bevorzugt bis zu einem gewissen Grade die gefügigeren Elemente unter seinem Personal bei der Verteilung der „fetten" und der „mageren" Fahrten. Wie bei der Dienstdauer-Bemessung, so auch bei der Nebengelder-Regulierung, überall spielt das „pflichtmäßige Ermessen" des Vorgesetzten eine nicht unwesentliche Rolle. Auf eine so unsichere Grundlage aber wie die jeweilige Gestaltung des Dienstes und das Ermessen eines Einzelnen, sollte ein so bedeutender Teil der Einnahmen nicht basiert werden, weil es in vielen Fällen zu bedenklichen Härten und berechtigter Verstimmung des Personals führen kann und, wie die mir bekannt gewordenen Klagen beweisen, auch führt. Die auf eine Fixierung der Nebenbezüge, zum mindesten auf eine Umwandlung der „Ersparnisprämie" in ein Fixum abzielenden Petitionen sind wohl weitere Symptome für die Unzulänglichkeit dieser Besoldungsmethode.

Daß sich die Verwaltungsbehörde dessen auch, aber wohl nur bis zu

[1] Von seiten der sächsischen Eisenbahn-Verwaltung ist noch vor kurzem einmal hervorgehoben worden, daß das Fahrgeld nur als eine Entschädigung für die Mehrausgaben im Außendienste sein solle, da ja die Familie zu Haus auch ihren Unterhalt bestreiten müsse und somit doppelte Aufwendungen notwendig werden.

einem gewissen Grade, bewußt ist, lassen die von amtlicher Seite in den Landtagsverhandlungen erfolgten Ausführungen erkennen. Da heißt es (1900. Stenogr. Bericht Bd. III S. 5250): „Die Änderungen, die in dem Verfahren der Berechnung der Prämien eingetreten sind, haben niemals den Zweck und auch nicht den Erfolg der Ersparnis gehabt, sondern sie haben dazu gedient, eine Ausgleichung vorzunehmen zwischen den einzelnen Dienstleistungen der Lokomotivführer. Wir haben Lokomotivführer im Rangierdienst, im Güterzugdienst, im langsamen Personen- und im Schnellzugdienst. Sie beziehen so außerordentlich verschiedene Beträge, daß Klagen darüber vorkommen. Nun ist eine Anordnung getroffen, namentlich in Bezug auf die Schmier- und Kohlenprämien, sodaß eine größere Ausgleichung eingetreten ist."

Bis zu welchem Grade diese angestrebte Ausgleichung erreicht ist, darüber sprechen sich die oben mitgeteilten Zahlen für Nebengeldbezüge aus, leider in nicht sehr günstigem Sinne. Die Verschiedenheit der Nebenbeträge, die „so außerordentlich ist, daß Klagen darüber vorkommen", besteht in ausgedehntem Maße fort.

Und auch die andere Behauptung, daß die Änderung in der Berechnung der Prämien niemals den Erfolg der Ersparnis gehabt hat, muß doch gegenüber den Zahlen der Wirklichkeit eine Einschränkung zum mindesten dahin erfahren, daß nur in der absoluten Höhe der Ausgaben für Prämien keine Ersparnisse eingetreten sind! Daß aber die Materialersparnis-Prämien pro Kopf zurückgegangen sind, und das ist für die Beamten der ausschlaggebende Gesichtspunkt, kann, wofern die zugänglichen Zahlen nur ein ungefähres Urteil erlauben, kaum einem Zweifel unterliegen[1]. Es wurden im Jahre 1892: 3 435 011 Mk. Prämien für Materialien-Ersparnisse, Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen u. dgl.: 1896: 4 252 900, 1897: 4 362 457, 1898: 4 821 138, 1899: 5 061 727 faktisch ausgezahlt; 1900: 5 274 000 Mk. im Etat veranschlagt. Die entsprechenden Kopfzahlen des Lokomotivpersonals dieser Jahre sind: 15 632; 18 844; 21 250; 24 448; 25 057; 26 284. Unter den Prämiengeldern fallen die für Entdeckung von Schäden an Betriebsmitteln absolut nicht ins Gewicht. Dagegen participieren an den Ölersparnis-Prämien die Wagenwärter, die ein geringes Ölgeld für das Achslagerschmieren beziehen. Nun handelt es sich hier einmal an sich um keineswegs sehr hohe Gesamtbeträge, zum andern ist aber der Wagenpark und

---

[1] Ja, auch die seinerzeit von amtlicher Seite in den Landtagsverhandlungen mitgeteilten Zahlen für 1896/97 und 1898/99 für die Nebeneinahmen der Lokomotivführer lassen indirekt auf einen Rückgang der „Ersparnisprämien" schließen (Stenogr. Bericht Verhdlg. 1900 Bd. III S. 5250, 5257 [siehe S. 107 Anmkg.]).

der entsprechende Ölverbrauch so ungeheuer gewachsen, daß die auf das Wagenschmieren entfallenden Prämien sich vermehrt haben müssen. Die angeführten Summen für Material-Ersparnisprämien kommen also mit fortschreitenden Jahren dem Lokomotivpersonal immer weniger voll zu gute; sie sind für die letzte Zeit jedenfalls zu hoch gegriffen. Was aber finden wir trotzdem, wenn wir die auf den Kopf des Lokomotivpersonals entfallende Prämienquote berechnen? — 1892: 219,5 Mk., 1896: 248 Mk., 1897 (nach Aufhebung des alten Ersparnisprämien-Systems): 205 Mk., 1898: 197 Mk., 1899: 202 Mk., und nach dem Etat 1900 sind pro Kopf: 200 Mk. veranschlagt[1]! Pro Kopf scheint also an den Ersparnisprämien doch etwas erspart worden zu sein, wenn auch die Verwaltungsbehörde angesichts des Wachsens der absoluten Zahlen es kaum empfindet; der interessierte einzelne Arbeiter empfindet es um so deutlicher. Dazu kommt, daß über den sonstigen Nebenbezügen aus Kilometer-, Stunden-, Nachtgeldern ein ähnliches Schicksal zu walten scheint. Betreffs der Nachtgelder hat es die Behörde ja vor einigen Jahren auch selbst indirekt zugestanden, indem sie am 1. Juli 1896 nach der Reorganisation des Übernachtungswesens, das diese Einnahmequelle stark unterband, die Vorschriften über die Berechnung von Nachtgeldern wieder abändern und günstigere Bedingungen zu Grunde legen mußte.

Die Übernachtungszulagen in der Höhe von 1 bis 1½ Mk. für Lokomotivführer und Zugführer und 1 bzw. ⅔ Mk. für Heizer, Schaffner, Bremser spielten zu Anfang der neunziger Jahre, als die langen Touren zum Teil noch im Schwange waren, eine gewichtige Rolle im Einnahmebudget des Fahrpersonals. Als dann die übermäßig ausgedehnte Dienst-Abwesenheit zu Nachtzeiten auf ein Minimum eingeschränkt wurde, wie es neben dienstlichen Momenten auch das gesundheitliche und das Familien-Interesse des Personals erforderte, da fielen natürlich die schönen Gelder, die man zum Teil „im Schlafe" verdient hatte, fort, und um den nun auftauchenden Klagen über Einnahme-Ausfälle einigermaßen zu begegnen, wurde das neue Nachtgelder-System, das schon bei kürzerer Abwesenheit die alten Sätze bewilligte, eingeführt. Wie wenig aber diese Neuorganisation im Verein mit anderen Abänderungsmaßnahmen auf dem Gebiete der Fahr- und Stundengeldbezüge, dazu die Teilung der Verkehrsbezirke, die Abkürzung der Fahrten, die Einschränkung der Dienstdauer u. a., zu Gunsten der Nebeneinnahmen des fahrenden Personals gewirkt haben, dürften die nachstehenden Zahlen bekunden. Es wurden insgesamt ausgezahlt:

[1] Das sind nach dem Gesagten natürlich keine absoluten Zahlen, in der Wirklichkeit gehen eben noch die Ölgelderquoten des Wagenwärters und die Schadenentdeckungsprämien ab.

	an Fahr-, Stunden- u. Nachtgeldern:	an das Fahrpersonal, (Lokomotiv- u. Zugpers. zus.):	mithin pro Kopf:
1892:	15 537 700	von 37 318 Köpfen	417 Mk.
1896[1]:	16 018 900	„ 42 389 „	378 „
1897:	17 616 300	„ 47 279 „	373 „
1898:	19 225 200	„ 54 297 „	354 „
1899:	20 318 000	„ 55 287 „	368 „
(Et. 1900:	20 445 000)	„ 57 527 „	(356 Mk.)

Die Beweiskraft dieser Zahlen ist keine direkte, weil sie nicht ganz rein gewonnen sind, aber sie sprechen doch deutlich genug. Die zweite Zahlensäule stellt die Gesamtheit der im Fahrdienst verwandten und an den Fahr- und Stundengeldern beteiligten Beamten und ständigen Hilfskräfte dar. Die wünschenswerte Sonderung in Lokomotiv- und Zugpersonal ist unangängig, weil die Fahrgelder nur in ihrer Gesamtsumme, für alle Kategorien vereinigt, mitgeteilt werden; doch eine einfache Betrachtung klärt die Zahlenverhältnisse genügend. Die Lokomotivbeamtenschaft, die pro Kopf höhere und umfangreichere Nebengelder bezieht als das Zugpersonal, ist in der in Frage stehenden Zeit um fast ein Viertel schneller gewachsen als das Wagenpersonal. 1892 machte es 42 % des fahrenden Personals, 1899 47 % aus. — Obgleich also der höhere Bezüge beanspruchende Teil des Personals stärker zugenommen hat, als der weniger bedachte, ist die Kopfquote aus den Fahrgeldsummen zurückgegangen; das läßt den Rückgang der Zahlen um so bedenklicher erscheinen und rechtfertigt die Annahme, daß beide Teile, Lokomotiv- und Zugpersonal, in ihren Nebeneinnahmen ziemlich gleichmäßig verkürzt worden sind, wenn auch der Grad der Benachteiligung der einzelnen Kategorien nicht scharf bestimmt werden kann[2].

Wie weit also die Vorteile, die durch die Aufbesserung des Endgehalts und die Abkürzung der Aufsteigefristen dem Lokomotivpersonal zugefallen

---

[1] Für 1893/95 sind mir keine Kopfzahlen zugänglich.

[2] Höchstens ein paar gelegentlich der Landtagsverhandlungen amtlicherseits mitgeteilte Zahlen können einen näheren Zublick gewähren. Es sollen nämlich im Jahre 1892 gegen 6 Mill. Mk. an Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern an das Lokomotivpersonal ausgezahlt worden sein; 1898/99 aber 9,092 Mill. Mk. Auf den Kopf kämen demnach 1892 (15 632 Mann ständiges Lokomotivpersonal): 384 Mk., 1898 (24 448 Mann): 370,5 Mk. Indessen stimmen diese Zahlen wieder keineswegs mit den für 1895 und 1898 bei derselben Gelegenheit genannten Zahlen, die sich auf nur 314,42 Mk. und 348,39 Mk. beziffern und eine bedeutende Steigerung der Nebeneinnahmen darthun sollen, überein. Ehe sich die Verwaltung nicht entschließt, die ihr verfügbaren socialstatistischen Daten der Öffentlichkeit, die für das Innere des Staatsbetriebs ein Interesse hat, bekannt zu geben, wird man notgedrungen zu den oben angewandten Kombinationsmethoden greifen müssen.

sind, durch diese Verkürzung der Nebeneinnahmen nicht wieder aufgehoben worden sind, diese Frage ist nicht zu unterdrücken. Daß die jüngeren Personalsschichten, die die Masse bilden, im Durchschnitt keinesfalls besser gestellt worden sind, sondern eher eine Einschränkung der Gesamteinnahmen erfahren haben, scheint sogar außer Frage zu stehen. Die Härten, die sich angesichts der wachsenden Kosten der Lebenshaltung, angesichts der Preis- und vor allem der Mietssteigerungen unfehlbar hier und dort ergeben haben, sind wohl zu einem Teile durch das später zu behandelnde System der Teuerungszulagen beseitigt worden. Von einer durchgreifenden Hebung des socialen Niveaus aller Schichten des Lokomotivführerstandes im letzten Jahrzehnt kann man leider nicht sprechen.

Fragt sich, ob diese überhaupt notwendig gewesen ist? Bei der Entscheidung hierüber werden subjektive Anschauungen stark mitspielen, indessen ist immerhin auch ein objektiver Beurteilungsmaßstab in der Entwickelung der Verhältnisse der übrigen gewerblichen Bevölkerung gegeben. Und hier darf man wohl von einer durchgreifenden Hebung des socialen Niveaus sprechen. Allgemein gültige Zahlen können in dieser Frage zwar nicht entscheiden, aber die Beweiskraft der einen hier mitzuteilenden Zahlenreihe dürfte gerade von seiten der Eisenbahnverwaltung keiner Anfechtung unterliegen. Laut amtlichen Mitteilungen[1] hat sich bei den versicherungspflichtigen Eisenbahn-Betriebsarbeitern der Durchschnitt der anrechnungsfähigen Löhne von 1889 bis 1899 von 631,3 Mk. auf 839,3 Mk., also fast um ein Drittel gehoben. Zudem soll ja, nach amtlichen Aussprüchen, die Besoldung der Eisenbahnbeamten seit 1889/90 um 23,5 % aufgebessert worden sein, eine Behauptung, deren Unterlagen nachzuprüfen hier nicht der Ort ist. Sicher scheint nur aus allen diesen Angaben hervorzugehen, daß in der That ein allgemeines Aufsteigen des Lebensstandards behauptet wird. Der oben für die jüngeren Kategorien und die Masse des Lokomotiv-Personals umschriebene Anteil an diesem Aufschwung steht dazu in keinem günstigen Verhältnisse.

War nun das Lokomotiv-Personal an sich vielleicht schon zu hoch bezahlt? Die Qualität der Arbeitsleistung dieser Beamten ist überhaupt nicht nach ihrem wahren Werte zu vergüten! Läßt sich etwa die hochbezahlte Arbeit des Eisenbahnbureau-Beamten ihr vergleichen? Das tägliche Risiko für Leib und Leben ist mit Geld schwer aufzuwiegen. Diese Berufsarbeit macht sich moralisch bezahlt durch das stolze Gefühl der Erfüllung einzigartiger Pflichten. Der König auf der Maschine opfert sich auf aus Liebe zu seinem

[1] Archiv für Eisenbahnwesen. Bd. 1901.

Berufe; seine Civilliste könnte ihn dazu nicht begeistern. Deren Höhe regelt Angebot und Nachfrage; an den inneren Wert der Leistung vermag sie nicht heranzureichen.

Die materiell bestimmte und materiell stimmende moderne Entwickelung, die sich im Verkehrsgetriebe, dieser Welt der vollendetsten „Konkurrenz", am großartigsten offenbart, scheint auf diesem Felde, nach dem geistreichen Satz von Thesis und Antithesis, den „idealen" Arbeiter zeitigen zu müssen.

* * *

An einer Beamtengruppe ist im Vorstehenden der Versuch gemacht worden, die socialbedeutsamen Fragen: Einfluß des Betriebes auf die Lage des Arbeiters, Arbeitsdauer, Lohn — eingehender zu orientieren und das von amtlicher Seite veröffentlichte Material für diese Zwecke fruchtbar zu machen.

Daß gerade das Lokomotivpersonal zur Grundlage dieser bis zu gewissem Grade allgemein gedachten, socialen Betrachtung des Eisenbahnbetriebsdienstes gewählt worden ist, könnte vielleicht dem Einwande begegnen, daß jenes Personal eine exceptionelle Stellung im Betriebe einnehme, und daß seine Funktionen von denen der übrigen Angestellten durchaus verschieden seien, mithin für andere Arbeitergruppen wesentlich andere Verhältnisse obwalten. Ich gebe das teilweise zu. Aber gerade wegen seiner exceptionellen Funktionen verlangt das Lokomotivpersonal eine exceptionelle Behandlung. Die Funktionen der übrigen Arbeitergruppen sind nicht derartig technisch kompliziert, daß sie nach dieser Generalschilderung eine entsprechend eingehende Erörterung notwendig machen. Vor allem aber bildet die Lokomotive die Seele des Betriebes. Das durch sie bestimmte nähere Arbeitsmilieu schildern, heißt den Kern des Betriebes, von dem alle Wirkungen ausstrahlen, schildern. Die Kenntnis der Funktionen des Lokomotivdienstes gewährt den breitesten Einblick in die Zusammenhänge des Betriebes. Zum Anderen ist die äußere Gestaltung, Diensteinteilung, Ruhebemessung, Besoldungsmethode des Lokomotivdienstes typisch für das gesamte fahrende Personal. Schließlich war es notwendig, gerade an den weitverzweigten Einzelheiten des Lokomotivdienstes das amtliche Material zu erörtern und für eine konkrete Beurteilung zu erschließen.

Die Methode, die ich dieser socialpolitischen Untersuchung des Eisenbahnbetriebes — zum Teil notgedrungen infolge der Verhältnisse, zum anderen Teil aus wissenschaftlichen Erwägungen heraus — zu Grunde lege, ist am eingehendsten an den Verhältnissen des Lokomotivpersonals durch-

zuführen. Sie braucht dafür bei den nachstehenden Schilderungen der übrigen Haupt-Arbeitergruppen nicht mehr klar herausgestellt zu werden. Es werden sich die Folge-Kapitel, die das Fahrpersonal, die Weichensteller und Rangierarbeiter betreffen, somit kürzer fassen lassen.

Das Zugpersonal.

Da die socialpolitische Untersuchung eines Gewerbes oder eines Betriebes vor allem seine Charakteristika zu berücksichtigen hat, so steht bei der Behandlung des Eisenbahnbetriebes das fahrende Personal im Vordergrunde der Betrachtung. Dem hat der voraufgegangene Abschnitt Rechnung getragen. Allein mit dem Lokomotivdienste ist die Erscheinung der im Fahrbetriebe sich bethätigenden Arbeit noch nicht erschöpft, wenn auch ihr Kern darin sich darstellt. Ein numerisch stärkerer Teil der fahrenden Verkehrsbediensteten ist im Wagendienst, im Zuge beschäftigt. Und obgleich diese Beamten nicht ausdrücklich zu jenen zu zählen sind, ohne die der äußere Eisenbahnbetrieb undenkbar wäre, und sie darum im Rahmen dieser Arbeit zurücktreten müssen, so ist doch eine knappe Schilderung ihrer dienstlichen Verhältnisse zur Ergänzung der voraufgegangenen Hauptdarstellung der Zustände im Fahrbetriebe notwendig, zumal eine enge dienstliche Verbindung zwischen Lokomotivbeamten und Zugbeamten besteht; gilt doch der Zugführer laut Betriebsanweisung als Herr des Zuges, sind doch die Bremser die ausführenden Organe des Lokomotivführers in der Güterzugfahrt. Und schließlich ist ihr persönliches Los, die Unregelmäßigkeit des Dienstes, zum Teil auch das Leiden in Wetter und Wind und vor allem die Besoldungsart dem der Lokomotivbeamten verwandt genug, um eine gleichzeitige Würdigung zu verdienen.

Das Arbeitsfeld des Zugpersonals ist in seinen Hauptzügen, wie auch in vielen Einzelheiten, dank dem engeren Verkehr dieser Beamten mit dem Publikum, in weiten Kreisen besser bekannt als die Obliegenheiten des Lokomotivpersonals. Nur weniger Striche bedarf dies Bild zu seiner Ergänzung.

Mindestens eine halbe Stunde vor Abgang eines Personenzuges oder mindestens eine Stunde vor Abgang eines Güterzuges, so schreibt die Dienstanweisung vor, versammelt sich das Zugpersonal am Bahnhof in den zumeist vorhandenen Reservestuben oder, wenn es einen Güterzug zu fahren hat, draußen in dessen Nähe. Der Zugführer oder Packmeister mustert seine Mannschaft; zwölf Punkte schreibt ihm die Anweisung zur Beachtung vor; die Hauptsache ist, daß alle mit der Handlaterne, der unzertrennlichen Be-

gleiterin des Fahrpersonals, zur Stelle sind. Man rüstet den Zug, sofern er nicht von einer fremden Station herankommt und nur mit kurzem Aufenthalte durchfährt, mit den Signalscheiben oder den Schlußlaternen aus; die Wagenwärter oder Bremswärter prüfen nach, ob die Lager genügend geölt und die Bremsen und Heizschläuche in Ordnung sind. Der im Personenzug beschäftigte Beamte widmet sich dem reisenden Publikum. Der Zugführer in seinem vorschriftsmäßig noblen Dienstanzuge, mit der „roten Tasche" über der Hüfte, bildet eine bevorzugte Auskunftsstelle. Der „Güterzügler" überschlägt mit seinen Leuten die Zugausrüstung und -belastung, die Bezettelung und muß auch hier und da selbst, an Stelle eines Wagennotierers, die Wagennotierung vornehmen; er verteilt die Bremser auf die Wagen je nach der erforderlichen Bremsbesetzung, nimmt die Achszahlen und Personalien auf, reicht dem Lokomotivführer die Zugleine zu, empfängt die Frachtbriefe und eventuellen Fahrordres, ist auch im Falle eines Ausladezugs mit seinen Leuten beim Einräumen der Stückgüter in den Packwagen thätig; man richtet sich auf seinen Bremsersitzen, in seinem Häuschen oder im Packwagen, den „Koffer" zur Seite, im Winter überdies mit den schweren Pelz- und Filzsachen bepackt, notdürftig ein. Ein Pfiff den Zug entlang für das Schaffner- und Bremserpersonal, ein zweimaliger Pfiff für den Lokomotivführer, und der Dienst auf dem rollenden Rade beginnt.

Die Beamten sitzen nicht absolut müßig während der Fahrt. Zwar hat der Schaffner nicht mehr wie früher auf den Trittbrettern entlang von Wagen zu Wagen zu turnen, aber die Fahrkartenkontrolle in den Durchgangswagen, wo der Platzkartenverkauf zudem oft den Zugführer in steter Bewegung hält, und vor allem in der vierten Klasse, in dem bunten Durcheinander von scherzenden und schlafenden Menschen zwischen den Körben, Werkzeugen und Lasten, läßt das dank der Bahnsteigsperre auf ein Minimum verminderte Schaffnerpersonal nicht viel zur Ruhe kommen. Auf Nebenbahnen fällt ihm auch das Heizen der Abteile vielfach noch zu.

Und im Güterzuge: — da sitzt der Zugführer oder an seiner Stelle meist ein Packmeister in einem reichlich bequemen, ledergepolsterten Sessel im geheizten Packwagen, aber die Durchsicht der Frachtbriefe, die Vormerkung der auf den nächsten Stationen auszusetzenden Wagen, die statistische Buchführung über die zu befördernden Massen und die entsprechenden Strecken, die Abfassung des Fahrberichts, das alles läßt ihn nicht recht zum vollen Genuß der weichen Polster kommen. Daß er außerdem während der Fahrt den Zug und die Maschine, im Personenzug auch das Manometer der Luftdruckbremse, ferner die Bahnwärter auf der Strecke beobachten soll, dürfte die Dienstvorschrift nur auf dem Papier von ihm verlangen.

Bei der nächsten Station heißt es dann: wieder hinaus! dem Stationsvorsteher Meldung machen, Fahrbericht bescheinigen lassen, Papiere abliefern und neue dafür in Empfang nehmen, Stückgüter aus- oder einladen, Fahrkartenrevisionen vornehmen, auch Bahnpolizei üben, die Reisenden dirigieren, im Stadtbahnverkehr Abteilthüren schließen u. s. w. Ein bunter Wechsel von Kleinarbeit!

Die Bremser des Güterzuges haben während der Fahrt vor allem einen Aufsichtsdienst über die ihrer Obhut unterstellten Wagen, Kupplungen, Bremsen, Achsen; zumal der „Schlußbremser", der gewissenhaft die gesamte Zugverbindung und -bewegung überwachen soll. Lastverschiebungen treten vielleicht während der Fahrt ein, Langholz ragt über das Normalprofil hinaus, Achsen „quietschen" in schlecht geschmierten Lagern und drohen „heiß zu laufen". Dies und ähnliches zu beachten, ist Aufgabe der Bremser. Im Notfalle haben sie den Zug zum Halten zu bringen oder auf der nächsten Haltestelle dem Mißstande abzuhelfen. Vor allem aber muß der Bremser während der Fahrt und beim Eingang in Stationen, den Pfeifensignalen des Führers entsprechend und nach eigenem Ermessen seine Handbremse gebrauchen, um die Zuggeschwindigkeit zu regulieren[1]. Bei der Durchfahrt durch Stationen legt er vorschriftsmäßig zum Zeichen, daß er pflichtmäßig auf dem Posten und nicht schläft, die Hand salutierend an die Mütze. Auf den Bahnhöfen, wo der Zug hält und die seiner Obhut unterstellten Wagen ausrangiert werden, muß er gewöhnlich so lange auf seinem Sitze ausharren, bis das Verschiebegeschäft beendigt ist. Der „luftige Bremsersitz" nun, den der Lokomotivqualm lustig umspielt, wie es in der Bahnerpoesie wohl heißt, ist, zumal bei bösem Wetter und Frost, kein besonders fesselnder Aufenthalt. Er ist dank der Einsicht und Fürsorge der Verwaltung auch mehr und mehr durch die Bremserhäuschen — am Dachende der verdeckten Wagen angebrachte Kojen — ersetzt worden. Allein es werden ungeheuer viel offene Wagen im Gütertransport benötigt, an denen derartige Häuschen bisher fehlen; zudem ist die Verteilung der geschlossenen Wagen mit Bremserhäuschen über den ganzen Zug wegen der Rangierfolge und der richtigen Bremsbesetzung des Zuges nicht selten unmöglich. So erhält sich denn diese einzigartige Arbeitsstätte, der ungeschützte Bremssitz, noch immer.

---

[1] Die neuerdings geplante Ausrüstung der Güterzüge mit Luftdruckbremsen, die den gesteigerten Verkehrsanforderungen mehr entsprechen würden als das heutige Bremssystem, würde die Bremser zu einem großen Teil überflüssig machen und für diesen Beamtenstand etwa dasselbe bedeuten, wie die Einführung der Bahnsteigsperre für den Schaffner.

Wie dem Güterzuge der Bremser, so ist dem Personenzuge, außer dem Zugführer, dem Packmeister und Schaffner gewöhnlich noch ein Wagenwärter beigegeben, der die Wagen und ihre Betriebseinrichtungen in Ordnung zu halten hat. Er ist mit dem nötigen Handwerkszeug ausgerüstet, hat auf den Stationen durch Anschlagen der Radreifen deren Unversehrtheit, ferner die Achslager zu prüfen und insbesondere auf das tadellose Funktionieren der Luftdruckbremsen zu achten. Bei einzelnen Zügen müssen seine Obliegenheiten aus Personalersparnisrücksichten von den Schaffnern miterfüllt werden.

Durch Erlaß vom 20. Januar 1900 ist der Bremswärter für kurze, langsam fahrende, öfter anhaltende Züge allgemein gestrichen worden, während eine anderweitige Verwendung des Wagenwärters außerhalb des Kreises seiner technischen Funktionen, z. B. im Schaffner-, Packmeister- auch im Schlußbremserdienst, im Gegensatze zu früher (Erlaß vom 6. Januar 1898) als zulässig erachtet wird.

Nach Beendigung der Fahrt, die ja im Güterzugdienst nicht selten mit bedeutender Verspätung erfolgt, findet unter Aufsicht des Zugführers eine Revision des Zuges statt; Lampen und Signalscheiben sind zu verwahren, etwaige Anzeigen zu erstatten und der vorschriftsmäßige Fahrbericht abzuliefern. Wenn die Arbeit sich stark gehäuft hat, kommt es wohl auch vor, daß der Zugführer noch nachträglich daheim den Fahrbericht und die Kilometerbücher für das Personal ausfüllen muß.

Das in knappen Zügen der Dienst des Fahrpersonals. — Die Funktionen der einzelnen Beamten greifen vielfach ineinander über; der Schaffner verrichtet Bremser- oder Wagenwärterdienste, der Packmeister Schaffner- und Zugführerdienste, und umgekehrt. In der Arbeit unterscheiden sich diese Beamte also wenig, nur an den Uniformsabzeichen sind sie erkennbar. Der Bremser und der Wagenwärter tragen keine Abzeichen; etwa vorkommende Achselschnüre bedeuten eine allgemeine Auszeichnung für langjährige treue Dienste. Der Schaffner führt am Tuchkragen das Flügelrad, der Packmeister daneben einen Stern und der Zugführer am Sammetkragen außer jenen beiden Zeichen noch Goldtressen, sowie außerdem sammetne Ärmelaufschläge. Die „rote Tasche“ dagegen deutet nur auf die augenblicklich von dem Beamten versehene Zugführerfunktion hin, beweist aber nichts für eine entsprechende Rangstellung des betreffenden.

Die Laufbahn des Zugpersonals spielt sich in großen Zügen etwa folgendermaßen ab: Aus einer beliebigen Arbeiterschicht, ohne Rücksicht auf eine handwerksmäßige Schulung, wählt die Eisenbahnverwaltung ihre Leute für den Fahrposten aus, soweit sie nicht verpflichtet ist, diese Stellen für

Militäranwärter offen zu halten. Indessen scheint dieser Beruf oder das mit ihm verbundene Gehalt für jene Elemente doch nicht eine übermäßige Anziehungskraft zu haben; wenigstens hörte ich die älteren, aus dem Soldatenstand hervorgegangenen Beamten über zu schwachen militärischen Nachwuchs als die Ursache des angeblichen geistig-socialen Rückganges ihres Standes klagen, während jüngere, nicht-militärische, um ihr Avancement besorgte Hilfsfahrbeamte das Ausbleiben der Militäranwärter wieder als eine Aufbesserung ihrer Chancen begrüßten[1]. Jedenfalls rekrutiert sich der Fahrerstand zum größten Teil aus Civilisten aller Arten. Das Staubecken für diese Zuflüsse, aus dem die Verwaltung ihre Fahrbeamten schöpft, ist der Rangier- und Bahnarbeiterstand. Aus diesen werden nach Bedarf die Hilfskräfte für den Fahrdienst entnommen; nach einer drei bis vier Monate währenden Probezeit im Bremser- und eventuell auch im Rangierdienst, einer mindestens 14 tägigen Beschäftigung in einer Wagenwerkstatt, erschließt ihnen das Bestehen einer formlosen Prüfung die Laufbahn des Fahrbediensteten. Bewähren sie sich, finden sie als Hilfsbeamte dauernde Verwendung.

Mit einer festen etatsmäßigen Anstellung hat es indes seine guten Wege. Bremser, die das vierzigste Lebensjahr schon überschritten hatten und noch auf feste Anstellung warteten, sind mir begegnet. Wiewohl das natürlich nicht die Regel ist, so läßt doch die aus den amtlichen Zahlen hervorgehende Thatsache, daß neben 13 350 etatsmäßigen Wagenwärtern, Schaffnern und Bremsern 11 700 ständige Hilfsschaffner und Bremser beschäftigt wurden, einen Schluß zu, wie lange die letzteren zu warten haben, bis für sie etatsmäßige Stellen frei oder neu geschaffen werden. Die ruckweise Vermehrung der etatsmäßigen Fahrbeamtenstellen um über 25 % im Jahre 1899 hat die Mißverhältnisse, die infolge der Sparsamkeit bei der Neuschaffung etatsmäßiger Stellen im voraufgegangenen Jahrzehnt sich herausgebildet hatten, nicht ganz beseitigen und nur die bis zum April 1890 eingetretenen Hilfsbremser bei der Einreihung ins Beamtenverhältnis berücksichtigen können. Aus den späteren Jahrgängen warten viele noch heute auf ihre Anstellung, trotzdem die Stellenvermehrung seitdem bei den Fahrbeamten in zwei Jahren insgesamt um mehr als 1500 Stellen fortgeschritten ist.

Nicht nur das Bremserexamen, auch höhere Prüfungen absolviert da

[1] Militäranwärter sollen nach Beendigung der Probezeit und Vorbereitungszeit sowie Ablegung der Prüfung unmittelbar in die etatsmäßigen für sie ausgeschriebenen Stellen einrücken. Vor der festen Anstellung erhalten sie diätarische Besoldung zu mindestens drei Vierteln des späteren etatsmäßigen Diensteinkommens einschließlich des Servisgeldes.

manch einer[1], der gerade von einem wohlgeneigten Vorgesetzten die erforderliche, keineswegs ohne weiteres gewährte Genehmigung zur Examensmeldung erhielt[2]; — einem hellen Kopf, der den Betrieb in seinen Einzelheiten erfaßt hat und ein gutes Gedächtnis für die ungezählten Dienstanweisungen besitzt, daneben seine Volksschulbildung lebendig erhalten und das Schreiben und Rechnen leidlich gepflegt hat, machen diese Prüfungen ja nicht zu große Schwierigkeiten —. Auch wird ein solcher Geprüfter vielfach seinen Fähigkeiten entsprechend alsbald verwendet, allein die etatsmäßige Anstellung in der untersten Fahrbeamtencharge, als Bremser, erhält er damit noch lange nicht. Es ist eben die Zahl der etatsmäßigen Posten gegenüber den wirklichen Anforderungen des Betriebes immer noch eine recht beschränkte.

Unter solchen Umständen ist an eine Anstellung vor dem dreißigsten Lebensjahre kaum zu denken; in den meisten Fällen erfolgt sie erst mit etwa 35 Jahren. Das schließt nicht aus, daß einige wenige Glückliche, zumal Militäranwärter[3], in diesem Alter schon höher auf der Stufenleiter emporgestiegen sind; immerhin gehören die 35 jährigen Zugführer zu den Ausnahmeerscheinungen. Das Gros der Fahrbeamten steht in diesen Jahren noch in der niedrigsten Rangklasse der Fahrbeamten, in dem kündbaren Dienstverhältnis eines gering besoldeten Unterbeamten.

Die weitere Beförderung geht noch ungleichmäßiger als die etatsmäßige Anstellung vor sich. Ein großer Teil des Unterbeamtenpersonals verharrt Zeit seines Lebens in seinem Range. Viele mehr als 60 jährige Bremser sind im Bahnbetriebe thätig. Für den Fahrdienst ungeeignete oder durch Unfall, Abnahme der Sehschärfe untauglich gewordene Beamte wiederum werden in den Bahnhofswachtdienst abgeschoben. Doch für die tüchtigeren, vorwärtsstrebenden Elemente, die sich nicht gerade die Ungunst ihres Vorgesetzten zugezogen haben, ist ein Aufrücken in den Schaffnerrang, der freilich bezüglich

[1] Das Fachblatt „Der Eisenbahnfahrbeamte" (Juli 1900) schätzt die Zahl der Hilfsbremser, die bereits ihre Examina abgelegt haben, auf rund 5000 gegenüber 20 000 Zugführer-, Packmeister-, Schaffner- und Bremserstellen.

[2] Die Ausbildung für die nur im Wege der Beförderung zugänglichen Stellen kann kein Beamter als ein Recht beanspruchen. Ausschluß oder verspätete Zulassung eines Beamten zum Ausbildungsdienste ist gestattet (Eisenbahnverordnungsblatt 1896 (S. 300). Ebensowenig hat ein Anwärter einen Anspruch auf etatsmäßige Anstellung oder auf Berücksichtigung nach dem Anwärterdienstalter. Die Behörde allein entscheidet hier wie im Falle der Zulassung zur weiteren Ausbildung und Prüfung.

[3] Daß indes nicht alle Militäranwärter so schnell vorwärts kommen, beweisen die Klagen von älteren, aus dem Militärverhältnis hervorgegangenen Schaffnern über ihre ungünstigen Beförderungsverhältnisse.

des Gehalts nicht reicher dotiert ist, etwa 5 Jahre nach der Bremseranstellung zu erwarten. Für die meisten schneidet hiermit die Laufbahn ab. Denn den 12 725 Schaffner- und Bremserstellen stehen (im Jahre 1900) nur 2832 Packmeister- und 3567 Zugführerstellen, d. h. nur die halbe Anzahl gegenüber, während, wie oben gezeigt, beim Lokomotivpersonal gleichviel Führer- und Heizerstellen im Etat vorhanden sind. Auch hat in den letzten Jahren die Aussicht für die Schaffner, in stärkerer Anzahl aufzusteigen, sich nicht gebessert; denn die Zahl der oberen Stellen ist keineswegs schneller gewachsen als die der untersten.

Während so die Hälfte der Bremser und Schaffner auf ihrer Stufe stehen bleibt, um mit etwa 50 Jahren das Höchstgehalt darin zu erreichen, steigen die übrigen, die inzwischen längst die Packmeister- und Zugführer-Ausbildung durchgemacht und die entsprechenden Examina abgelegt haben, in sehr ungleichmäßigem, gewöhnlich aber recht langsamem Tempo zu den höheren etatsmäßigen Rangstellungen auf. Auch hier macht wieder die Hälfte beim Packmeisterposten für immer halt, die anderen kommen im reifsten Mannesalter endlich auf der Höhe an. Wiewohl es natürlich an jüngeren Vertretern dieser Klasse nicht fehlt und, wie oben schon einmal nebenbei erwähnt wurde, auch kaum vierzigjährige Zugführer, die nicht den regulären Gang auf der Stufenleiter zurückgelegt haben, sondern mitunter sogleich aus der Bremserstellung in die Führerstellung avanciert sind, angetroffen werden, liegt doch das durchschnittliche Alter der Anwärter dieses Postens beim Eintritt in die etatsmäßige Stellung in der Mitte der vierziger Jahre.

Der Zugführer genießt seit der Mitte der achtziger Jahre, wo seine Petitionen um Gleichstellung mit den Lokomotivführern endlich von Erfolg gekrönt wurden, den Rang eines Subalternbeamten mit entsprechendem Wohnungsgeldzuschusse und steht so wenigstens formell, wenn auch nicht im Gehalte, auf gleicher Stufe mit dem Lokomotivführer, als dessen „Vorgesetzter" er während der Fahrt gilt. Faktisch hat dieser Vorgesetzten-Charakter natürlich keine Bedeutung; denn der Lokomotivführer deutet die Sache mit juristischer Präcision zu seinen Gunsten: „während der Fahrt" sitze der Zugführer fest in seinem Packwagen eingeschlossen und müsse also „dem Lokführer folgen"; halte aber der Zug, dann sei von Fahrt, also auch von keinem Vorgesetztentum des Zugführers mehr die Rede! Diese Anekdote ist hier angeführt, weil sie ganz leise etwas von der eifersüchtigen Rangeskonkurrenz verrät, die zwischen den beiden höchsten Beamten-Klassen des Fahrbetriebes in bald neckischer, bald unangenehmer Form sich zeigt.

Es ist das große Leidwesen des Zugführers, der in seiner schneidigen

Uniform dem Publikum durchaus mehr imponiert als der schwarze Mann auf der Maschine, daß er dem Lokomotivkollegen im Gehalt noch nicht gleichsteht. Er bezieht heut erst dasselbe, was der Lokomotivführer bereits vor 10 Jahren zu beanspruchen hatte, 1200 bis 1800 Mark, und dies dazu innerhalb einer Aufsteigefrist von 18 Jahren, während den allerdings frühzeitiger dienstunfähigen Lokführern das Höchstgehalt bereits nach 15 Jahren zusteht. Eine genaue Schilderung der Gehaltverhältnisse bringt der Schluß dieses Kapitels.

Ein Aufsteigen über den Zugführerposten hinaus ist nur ausnahmsweise einzelnen Beamten vergönnt, die für die Funktionen eines Zugrevisors ausersehen oder als Stationsassistenten weiter ausgebildet werden.

Parallel mit diesem Fahrpersonal, ursprünglich aus seinem Schoß heraus, hat sich die Wagenwärterschaft entwickelt, die hier mit drei Worten geschildert werden muß, weil sie ebenfalls zum Zugbegleitungspersonal gehört. Früher mit den Bremsern nahezu identisch, bilden seit 1899 die Wagenwärter, denen die technische Aufsicht und Instandhaltung des rollenden Materials obliegt, eine eigene Kaste. Nach mindestens fünfmonatigem Probedienste als Werkstättenarbeiter und weiterer fünfwöchiger Beschäftigung im Rangier- und Bremserdienst unterzieht sich der Anwärter, der von Haus aus gelernter Schlosser oder Stellmacher sein soll, einer formlosen Prüfung zum Nachweis seiner Schulkenntnisse und Betriebseinsicht, tritt in den Fahrdienst und rückt nach einer nicht zu kurz bemessenen, je nach den Verhältnissen schwankenden Wartezeit in eine frei werdende etatsmäßige Stellung ein. Als weiteres Ziel bietet sich ihm die Stellung eines Wagenmeisters, der, obwohl auch Unterbeamter, doch einen nicht unwichtigen, ziemlich selbständigen Posten auf jedem größeren Bahnhofe einnimmt. Er hat den gesamten Wagenpark auf seine technische Betriebstüchtigkeit zu überwachen; er dirigiert die Wagenwärter und legt selber energisch in mühsamem Herumkriechen zwischen und unter den Wagen beim Prüfen des Betriebsstandes und beim Ermitteln von Defekten Hand an. Nach mindestens sechsmonatiger Ausbildung in diesem Dienste kann sich der etatsmäßige Wagenwärter der Prüfung zum Wagenmeister unterziehen[1].

Die wichtigste Frage bei der Betrachtung der Dienstverhältnisse des Fahrpersonals ist indes, und zwar in fast noch stärkerem Grade als beim Lokomotivpersonal, bei dem die Beschäftigungsart an sich schon eine Hauptrolle spielt, die Frage nach der Dienst- und Ruhebemessung. Für das Zug-

[1] Bis ganz vor kurzem stand es den Wagenwärtern auch frei, in den Zugschaffner- und Packmeisterdienst überzutreten. Diese Übergangsmöglichkeit ist indes zu Anfang 1900 durch ministeriellen Erlaß aufgehoben worden.

personal gelten nun im allgemeinen dieselben Vorschriften wie für das Lokomotivpersonal, doch mit einem wesentlichen Unterschied: die Ausnahmebestimmung, welche für die letztere Beamtenschaft im allgemeinen nur eine täglich 10 stündige Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt zuläßt, besteht für das Zugpersonal nicht; der Grundtenor der Diensteinteilungsvorschriften dieser Gruppe lautet heut wie früher: „Die tägliche Dienstdauer soll im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als 11 Stunden betragen."

Es sind diesen Vorschriften gegenüber alle dieselben Momente wie oben beim Lokomotivpersonal im Auge zu behalten, wenn man ein richtiges Bild von der Dienstausdehnung gewinnen will. Für den Vorbereitungs- und Schlußdienst wird auch bei diesem Personal von amtlicher Seite nur eine der Wirklichkeit gegenüber nicht zureichende Frist angerechnet, so im Personenzug nur insgesamt eine halbe Stunde, während die Dienstanweisungen allein für die Vorbereitung mindestens eine halbe Stunde vorschreiben und im Güterzugdienst vielfach nur ebensoviel, wiewohl hier von den Dienstanweisungen eine „mindestens einstündige" Bereitschaft vor der planmäßigen Abfahrtszeit gefordert wird. Sehr häufig wird überhaupt keine Vorbereitungs- und Schlußdienstzeit angerechnet. Wie das mit der Wirklichkeit zu vereinen ist, ist nicht ohne weiteres klar; denn auch bei den durchfahrenden Zügen muß das Personal sich eine genügende Frist vor der planmäßigen Zeit einfinden, damit der Zugführer sich der Dienstbereitschaft seines Personals vergewissern und nötigenfalls noch Ersatz schaffen kann.

Dienstverlängerungen infolge von Zugverspätungen werden zudem nur, wenn sie mehr als 4 Stunden betragen, angerechnet. Umgekehrt kommt es vor, daß Pausen im Dienst trotz Punkt 3. der Schlußbestimmungen, der erklärt: Pausen von geringerer als 6 stündiger Dauer seien in die planmäßige Dienstschicht einzurechnen — von der Dienststundenzahl abgezogen werden. Ich vermag indes nicht zu beurteilen, in welchem Umfange dieses Verfahren, das so wenig mit den Vorschriften vereinbar ist, geübt wird, vielleicht handelt es sich nur um Ausnahmeerscheinungen, denen ich begegnet bin; an sich wären sie allerdings bedenklich genug.

Aus dem Gesagten erhellt zur Genüge, daß die amtlichen Dienstdaueraufzeichnungen nur Mindestzahlen geben, denen die Wirklichkeit oft wesentlich höhere Ziffern gegenüberstellt. Ein Zahlenbild der Dienstbemessung des Wagenpersonals aus der Praxis, das 237 Köpfe zusammenfaßt, mag statt aller weiteren Worte sprechen: siehe Tabellen S. 119 und 120.

Der dreizehn- und mehrstündige „Normalarbeitstag" (tägliche Durchschnittsstundenzahl bei Annahme von 5 vollen Ruhetagen von je 36 Stunden im Monat) tritt in dieser Diensteinteilung in recht ausgedehntem Maße

Dienstbemessung für Wagenpersonal.

Personale. Kopfzahl.	Durchschnittl. Normalarbeitstag (ohne Berücksichtigung der Ruhetage) pro Kopf	Davon Nachtdienst pro Kopf	Ruhetage (im Dienstplan ausdrücklich angesetzt) im Monat für das gesamte Personal.	Ruhefristen beim Übergang aus einem Dienst in den andern (Kürzung des Dienstes um ½ Schicht). Anzahl Dauer	Außerdem Dienstunterbrechungen Anzahl Dauer (ohne Dienstdauerverkürzung).	Amtliche Angaben über die tägliche Dienstdauer im Monatsdurchschnitt.
6	10^{53}	4^{45}	$36 \times \frac{36^{00} + 38^{00}}{2}$	12×26^{45} 12×23		8^{31}
8	9^{19}		$8 \times \frac{35^{30} + 41^{00}}{2}$		16×23^{15}	9^{00}
9	13^{59}	4^{00}	90×28^{30}		4½stdg. Pause im Dienste an jedem dritten Tage.	9^{19}
3	14^{35}	2^{00}	30×24^{00}		7½stdg. Pause im Dienste an jedem dritten Tage.	9^{44}
2	10^{53}	1^{30}	$3 \times \frac{41 + 33}{2}$			9^{50}
4	13^{20}	5^{00}	30×28^{00}		7½stdg. Pause im Dienste an jedem vierten Tage. — vom Arbeitstag indes bereits abgerechnet —.	9^{51}
3	14^{49}	3^{50}	30×30^{00}		2½stdg. Pause im Dienste an jedem dritten Tage.	9^{53}
6	12^{00}	5^{00}	30×32^{30}			10^{01}
51	11^{50}	4^{40}	87×29^{00} 93×29^{40}			10^{07}
39	12^{09}	4^{00}	93×31^{30} 93×29^{30}			10^{17}
12	13^{37}	6^{40}	90×32^{30}			10^{13}*
15	12^{59}	7^{40}	90×30^{00}		4stdg. Pause an jedem fünften Tage.	10^{23}
11	11^{30}	5^{00}	33×35^{00}		30×21^{15}	10^{27}
2	11^{25}	4^{15}	4×23^{00}			10^{38}
6	11^{26}	4^{25}	12×21^{00} 12×27^{15}			10^{39}
18	12^{49}	6^{12}	90×27^{30}		7stdg. Pause im Dienste an jedem sechsten Tage — vom Arbeitstag indes bereits abgerechnet —.	10^{41}
30	12^{06}	4^{00}	90×28^{30}			10^{45}
3	12^{41}	3^{20}	$8 \times \frac{33 + 32}{2}$			10^{53}
6	10^{56}	3^{50}				10^{56}
1	12^{30}	3^{22}	2×36			?
2	14^{30}	3^{39}			mehrere Pausen im Dienste.	?
237						

Zusammenfassung.

Bei diesen 237 Zugführern, Packmeistern, Schaffnern, Bremsern, Wagenwärtern betrug der durchschnittliche „Normalarbeitstag" (ohne Berücksichtigung der Ruhetage):

a) in 22 Fällen	oder 9,3 %	unter 11 Std.	
b) „ 19 „	„ 8,1 %	11 „ 1 Min.	— 11 Std. 30 Min.
c) „ 57 „	„ 24,2 %	11 „ 31 „	— 12 „ — „
d) „ 70 „	„ 29,6 %	12 „ 1 „	— 12 „ 30 „
e) „ 36 „	„ 14,8 %	12 „ 31 „	— 13 „ — „
f) „ 4 „	„ 1,7 %	13 „ 1 „	— 13 „ 30 „
g) „ 21 „	„ 8,9 %	13 „ 31 „	— 14 „ — „
h) „ — „	„ — %	14 „ 1 „	— 14 „ 30 „
i) „ 8 „	„ 3,4 %	14 „ 31 „	— 14 „ 49 „
237	= 100 %		

Auf diese 9 Gruppen verschiedener Dienstdauer entfallen nun entsprechend Ruhefristen:

Gruppe.	Durchschnittl. „Normalarbeitstag".	Davon Nachtdienst. Std. Min.	Prozent des Arbeitstages.	Ruhetage, die den Ausfall eines vollen Arbeitstages bewirken.	Ruhefristen, die den Ausfall eines halben Arbeitstages bewirken (gerechnet gleich 1/2 Ruhetag).	Etwaige längere Ruhefristen zwischen den einzelnen Arbeitstagen (gerechnet gleich 1/2 Ruhetag).	Gesamtruhetage pro Kopf im Monat.
a	10^{20}	2^{29} =	24	36 × 37^{00}	24 × 24^{55}	16 × 23^{15}	2,57
b	11^{28}	4^{07} =	36	37 × 34^{40}	24 × 24^{05}	30 × 21^{16}	3,36
c	11^{51}	4^{42} =	37 1/2	210 × 30^{40}	—	—	3,69
d	12^{08}	4^{00} =	33	278 × 30^{00}	—	—	3,97
e	12^{51}	6^{34} =	51	188 × 29^{00}	—	—	5,23
f	13^{20}	5^{00} =	37 1/2	30 × 28^{00}	—	—	7,5
g	13^{47}	5^{00} =	36 1/2	108 × 30^{30}	—	—	5,14
h	—	—		—	—	—	—
i	14^{40}	3 =	20 1/2	60 × 27^{00}	—	—	7,5

auf. Die besonders reich mit Dienst belasteten Gruppen sind zwar durch entsprechend häufigere Einschiebung von Ruhetagen entschädigt; aber da diese Ruheschichten keine vollen freien Tage, sondern nur auf 27 bis 28 Stunden bezw. auf 29 bis $30^{1}/_{2}$ Stunden bemessen sind, wird man sie kaum höher als 5 volle Ruhetage bewerten dürfen. Berücksichtigt man ferner, daß die Dienstgruppe mit dem 12^{08}stündigen Arbeitstage nur knapp 4 beschränkte Ruhetage monatlich enthält, so macht sich der 12 bis 13-Stundentag in dieser Diensteinteilung, zumal ihn 58,5 % aller Fälle aufweisen, in recht schroffer Form breit und kann danach auch als für den Fahrdienst typisch angesprochen werden. Ein Vergleich der hier aus der Praxis wahllos herausgegriffenen Angaben mit den amtlichen Dienststundennotierungen, die sich oben als Mindestnotierungen charakterisiert hatten, erhärtet diese Behauptung und verleiht ihr generelle Bedeutung. In dem letzten „Berichte über die Betriebsergebnisse" wird folgende Zusammenstellung der Diensteinteilung für das Zugbegleitungspersonal im Herbste 1900 mitgeteilt:

Durchschnittliche tägliche Dienstdauer.	Anzahl der Bediensteten, die eine derartig bemessene Dienstschicht regelmäßig ableisten.
bis 8 Std. einschließlich	153
mehr als 8 bis $8^{1}/_{2}$ Std.	368
„ „ $8^{1}/_{2}$ „ 9 „	821
„ „ 9 „ $9^{1}/_{2}$ „	2 320
„ „ $9^{1}/_{2}$ „ 10 „	4 341
„ „ 10 „ $10^{1}/_{2}$ „	8 290
„ „ $10^{1}/_{2}$ „ 11 „	14 950
zusammen	31 243

Nun entspricht eine tägliche Dienstdauer von durchschnittlich 11 Std. einem Arbeitsmonat von 330 Stunden, oder bei Annahme von monatlich 5 Ruhetagen (300 Arbeitstage im Jahr) dem Normalarbeitstag von 13 Std. Nach jener amtlichen Zusammenstellung haben also von 31 243 Beamten 14 950 oder 47 % einen $12^{1}/_{2}$ bis 13stündigen, 14 950 + 8290 oder 73 % einen 12—13stündigen Normalarbeitstag zu leisten; 1899 leisteten von 30 230 Zugbegleitungsbeamten nur 40 % den längsten und 65 % den 12—13 stündigen Normalarbeitstag. Für 1898 sind leider keine derartigen Zusammenstellungen gemacht. Aber aus der gesamten Zahlengruppierung, die die Gesamtdienstverteilung auf kürzere und längere Dienstschichten zum Ausdruck bringt, erhellt deutlich, daß damals die Verhältnisse noch günstiger oder weniger ungünstig lagen als heut. Das Bedenkliche an

der gegenwärtigen Dienstbemessung ist, abgesehen von der absoluten Dauer, gerade die bereits oben beim Lokomotivdienst festgestellte Thatsache, daß sie gegenüber den Vorjahren, namentlich gegenüber der nach dem Unglücksjahre 1897 energisch durchgeführten Dienstdauerverkürzung, wieder einen Rückschritt darstellt.

Nach den amtlicherseits mitgeteilten Ziffern setzte sich die tägliche Durchschnittssumme der Dienstschichten in den Jahren 1898, 1899 und 1900 aus folgender Anzahl von 8, 9, 10, 11 . . . . bis 16 stündigen Schichten zusammen:

Jahr.	Gesamtzahl der Beamten bezw. der täglich zu leistenden Schichten.	Anzahl der geleisteten Dienstschichten von								
		0-—8stdg. Dauer.	mehr als 8-—9stdg. Dauer.	mehr als 9-—10stdg. Dauer.	mehr als 10-—11stdg. Dauer.	mehr als 11-—12stdg. Dauer.	mehr als 12-—13stdg. Dauer.	mehr als 13-—14stdg. Dauer.	mehr als 14-—15stdg. Dauer.	mehr als 15-—16stdg. Dauer.
1898	29 849	3843	2279	4896	8146	4195	2151	1858	1335	1146
1899	30 230	3115	1769	3407	8487	4803	3342	2312	1608	1387
1900	31 243	2508	1783	4835	9636	4087	3043	2209	1646	1496

Schon ein flüchtiger Blick auf diese Zahlenreihen läßt das Zurückebben der kurzfristigen Dienstschichten und das Anschwellen des Dienstes in der Richtung auf die vielstündigen Schichten hin erkennen. Jedoch verleiht eine genaue prozentuale Gliederung den Zahlen erst eine deutliche Sprache:

Es wurden also geleistet:

Jahr.	Insgesamt Dienstschichten	mit 8stdg. Dauer[1].	mit 9stdg. Dauer.	mit 10stdg. Dauer.	mit 11stdg. Dauer.	mit 12stdg. Dauer.	mit 13stdg. Dauer.	mit 14stdg. Dauer.	mit 15stdg. Dauer.	mit 16stdg. Dauer.
1898	100,00	12,88	7,64	16,40	27,27	14,05	7,21	6,23	4,48	3,84
			36,9					21,8		
1899	100,00	10,30	5,85	11,28	28,05	15,89	11,06	7,65	5,33	4,59
			27,4					28,6		
1900	100,00	8,03	5,71	15,46	30,82	13,09	9,75	7,08	5,27	4,79
			29,2					26,9		

[1] Ich setze wie früher die Höchstgrenze der verschiedenen Dienstdauerfristen, da sie am ehesten der Wirklichkeit entspricht.

Das Jahr 1899 stellt sich auch beim Zugpersonal wieder als ein solches außerordentlich strammer Beanspruchung dar, so daß die Diensteinteilung 1900 immerhin schon eine gewisse Milderung dem gegenüber bedeutet. Vergleicht man aber 1899 und 1900 mit 1898 oder auch 1900 mit dem Durchschnitt 1898/99, so springt die Tendenz, das Personal trotz der oben dargethanen Intensitätssteigerung der Arbeitsleistung immer länger zum Dienst heranzuziehen, scharf hervor. Fast ebenso stark wie auf der einen Seite die kurzen Dienstschichten seit 1898 abgenommen haben, haben auf der anderen Seite die langen Dienstschichten zugenommen. Diese Dienstverteilung läßt auch kaum vermuten, daß durch eine reichlichere Bemessung größerer Ruhefristen die Mehrbeanspruchung des Personals wieder ausgeglichen worden wäre. Und die entsprechenden amtlichen Zahlen liefern denn auch auf diesem Felde ein wenig günstiges Entwicklungsbild.

Es verteilen sich die Ruhefristen im Kalendermonat also:

Jahr.	Es entfielen		und zwar				
	auf ein Gesamt-Personal von Köpfen	insgesamt Dienstbefreiungen von mehr als 18stdg. Dauer	auf die Sonntage insgesamt Dienstbefreiungen	1[1] Ruhetag auf Beamte	1½ Ruhetage auf Beamte	2 Ruhetage auf Beamte	mehr als 2 Ruhetage auf Beamte
1898	29 849	140 219	55 006	349	754	5162	23 584
1899	30 230	124 874	50 754	245	533	4675	24 777
1900	31 243	121 672	52 505	414	603	7318	22 908

und in Prozentzahlen:

Jahr.	Auf den Kopf des Beamten entfielen insgesamt im Monat Dienstbefreiungen von mehr als 18stdg. Dauer	von 100 Dienstbefreiungen entfielen auf die Sonntage	Es hatten unter 100 Beamten im Monat			
			1 Ruhetag	1½ Ruhetage	2 Ruhetage	mehr als 2 Ruhetage
1898	4,71	39	1,2	2,5	17,3	79,0
1899	4,12	41	0,8	1,8	15,5	81,9
1900	3,89	43	1,3	1,9	23,4	73,4

In den drei Jahren 1898—1900 ist die Anzahl der größeren Ruhefristen, die dem Zugbegleitungsbeamten im Durchschnitt monatlich zu teil

[1] Was die amtliche Statistik unter 1 und 1½ oder 2 Ruhetagen begreift, ist auf S. 53 auseinandergesetzt.

geworden ist, von 4,71 auf 3,89 d. i. um ein Sechstel zurückgegangen. Von den Beamten war 1900 ein weit geringerer Prozentsatz mit mehr als 2 Ruhetagen bedacht als in den Vorjahren. Auch hinsichtlich der Kategorien mit der geringsten Ruhe kann man von einer Verbesserung mit Sicherheit nicht sprechen; nur die Gruppe mit 2 Ruhetagen ist auf Kosten der Besserbedachten bereichert worden. Aber mit dieser Ausgleichung ist doch die durchschnittliche Verkürzung der Ruhe des Gesamtpersonals keineswegs zu rechtfertigen. Die Zahlensätze für die Sonntagsruhe allein scheinen ein günstiges Entwicklungsmoment in der Ruhefrage darzustellen. Nach dem aber, was früher über die Sonntagsruhe, über ihre Gestaltung in der Praxis ausgeführt worden, muß die Zunahme der auf dem Papier berechneten Sonntagsdienst-Befreiungen eher bedenklich stimmen, denn ein um so größerer Bruchteil aller Ruhefristen wird damit auf die Betriebseinschränkung im Sonntagsverkehr, also auf einen sehr ungewissen Faktor abgestellt.

Es hält nach alledem beim Wagenpersonal ebenso schwer wie beim Lokomotivpersonal, der Diensteinteilung günstige Seiten abzugewinnen. All die seinerzeit erörterten Folgewirkungen dieser ungünstigen Dienst- und Ruhebemessung treffen aber beim Zugbegleitungspersonal in fast demselben Umfange zu wie bei der Zugförderungsmannschaft, wenn auch die Betriebssicherheit in diesem Falle weniger gefährdet wird als durch eine Dienstüberbürdung der Lokomotivbeamten.

Die Besoldungsfrage beim Wagenpersonal unterscheidet sich von derjenigen des Maschinenpersonals kaum der Art, nur der äußeren Erscheinungsform und dem Wirkungsgrade nach: neben dem festen Grundlohn bzw. Gehalt die beweglichen Nebeneinnahmen mit ihren starken örtlichen und von der Dienstfunktion abhängenden Differenzierungen; nur die „Ersparnisprämie" kennt das Fahrpersonal mit Ausnahme des Wagenschmierers nicht.

Was nun die festen Grundlöhne der Hilfsbremser und Hilfswagenwärter betrifft, so stehen diese gewöhnlich, da es sich ja hier nicht um qualifizierte, in einem Handwerk regelrecht fortgebildete Arbeiter handelt, noch um einige Groschen hinter denen der gleichaltrigen Hilfsheizer des Ortes, mithin entsprechend dem früher Ausgeführten, meist auch hinter den ortsüblichen Tagelöhnen zurück.

Die Durchschnittslöhne der Hilfsheizer schwankten in den letzten 5 Jahren, wie oben mitgeteilt, zwischen 2,35 und 2,46 Mk., die der Hilfsbremser und Hilfswagenwärter zwischen 1,92 und 2,14 Mk.; sie halten sich auf einem etwa 15 % niedrigeren Niveau. Dieser Grundlohn ist überhaupt der niedrigste, der im Bahnbetriebe an männliche Arbeiter gezahlt wird, und nur zu verstehen, wenn man die Nebeneinnahmen aus dem Fahr-

dienst, die zwischen 40 Pf. und 1 Mk. pro Arbeitstag variieren und wohl selten darüber hinausgehen, berücksichtigt. Die größere Mehrzahl bezieht monatlich kaum 25 Mk. Nebengelder. Die Gesamt-Jahreseinnahmen schwanken mithin zwischen 900 und 1200 Mk.

Die Entlohnung für die Arbeitsstunde des Hilfsbeamten beträgt darnach, unter Berücksichtigung der zahlreichen Überstunden, die er ohne besondere Vergütung zu leisten hat, etwa 25 Pf. Dabei ist der erhöhte Lebensaufwand, den der Dienst im Fahrbetrieb mit sich bringt, zu bedenken. Es ist garnichts außergewöhnliches, daß vier Fünftel der Nebengelder wieder im Fahrdienst von dem Beamten verbraucht werden.

Treten nach 10 oder auch mehrjähriger Hilfsbeamtenzeit Bremser und Wagenwärter schließlich in die etatsmäßigen Stellen ein, so beziehen sie ein Anfangsgehalt von 900 Mk., das bei den ersteren alle drei Jahre zunächst um je 50 Mk., später um je 40 Mk. bis zum Endbetrage von 1200 Mk. in insgesamt 21 Jahren steigt, bei den letztern zunächst um je 80 Mk., später um je 60 Mk., innerhalb einer 18jährigen Aufsteigefrist bis zum Höchstbetrage von 1400 Mk. anwächst[1].

Dazu kommt der Wohnungsgeldzuschuß von 60—180 bzw. 240 Mk. Im Bezug der Kilometergelder treten mit dem zunehmenden Dienstalter und der festen Anstellung keine principiellen Änderungen ein, nur durch die Beschäftigung in einträglicheren Fahrtenreihen kann eine Aufbesserung der Nebeneinnahmen erfolgen; so erhalten z. B. einzelne Schnellzugsschaffner in den D-Zügen zwischen Berlin und Süddeutschland Fahrgelder von mehr als 50 Mk. monatlich, wofür sie allerdings auch 15 000 Kilometer zu fahren haben. Als pensionsfähiger Nebengelder-Betrag gilt für Schaffner und Bremser eine Summe von 200 Mk. Eine gewisse Gehaltseinschränkung bedeutet der auf etwa 45 Mk. sich belaufende Beitrag zur Kleiderkasse, den der angestellte Beamte alljährlich zu leisten hat, während andererseits durch Wegfall der früher gezahlten Krankenkassen- und Versicherungsbeiträge auch das Ausgabensoll des Beamten ein wenig entlastet wird.

Mit dem Aufrücken des Fahrbeamten in die Packmeister- und Zugführerstellung erhöht sich, wie oben angedeutet, das Anfangsgehalt auf 1200 Mk., und zwar steigt es bei dem ersteren alle drei Jahre um 80 Mk.

[1] Wenn man bedenkt, daß die Fahrkartenausgeberinnen in 18 Jahren von 900 auf 1400 Mk. aufsteigen, so kann dieser Gehaltssatz 30—50jähriger Männer demgegenüber kaum als ausreichend bezeichnet werden. Ihn aber als ein Durchgangsgehalt zu betrachten und damit seine knappe Bemessung zu rechtfertigen, ist nicht gut angängig, da 13 316 Schaffner- und Bremserstellen nur knapp halb soviel (6542) Packmeister- und Zugführerstellen gegenüberstehen.

bis zum Betrage von 1600 Mk.; das des Zugführers steigt von 1200 Mk. innerhalb 18 Jahren auf 1800 Mk. Für den Zugführer als einen Subalternbeamten erhöht sich dabei der Wohnungsgeld-Zuschuß auf 180 bis 432 (bzw. 540) Mk. Dagegen fallen auf der anderen Seite die etwaigen, bisher gezahlten Teurungszulagen, die meist 60 bis 80 Mk. ausmachen, für den nunmehrigen Packmeister und Zugführer, da sie bereits 1200 Mk. Gehalt beziehen, fort, oder es wird zum mindesten die Gehaltserhöhung gegen den Betrag der Zulage aufgerechnet und von dieser nur der überschießende Rest ausgezahlt.

Die Nebeneinnahmen, von denen 300 Mk. als pensionsfähig gelten, schwanken in Wirklichkeit zwischen 300 und 500 Mk.; doch kommen auch noch vereinzelt Abweichungen nach unten wie nach oben, hier namentlich, wie oben erwähnt, im D-Zugdienste, der bis 100 Mk. an Nebengeldern monatlich abwirft, vor. Im Schnellzug Berlin-Köln (600 km Fahrt) verdient der Zugführer in einem Tage 3,60 Mk. an Nebengeld, während die mühsame Begleitung von einem halb Dutzend und mehr schweren Güterzügen im Pendelverkehr oft kaum mehr als 1 Mk. abwirft. Selbstverständlich sind die Unkosten, die der einträglichere Dienst mit sich bringt, auch entsprechend höhere als bei kürzerer Dienstabwesenheit von Hause; auch fallen die Ausgaben für den in diesem Dienste erforderlichen Uniformaufwand hierbei ins Gewicht.

Eine kurze Übersicht über die Entwicklung der Gehaltsfrage bei dem Wagenpersonal sei zum Schluß gegeben.

Rang.	1890/91.			1891/92.			1899/1900.		
	Etatsmäßige Stellen.	Mindest-gehalt.	Höchst-gehalt.	Etatsmäßige Stellen.	Mindest-gehalt.	Höchst-gehalt.	Etatsmäßige Stellen.	Mindest-gehalt.	Höchst-gehalt.
Zugführer . . .	2036	1050	1350	2251	1100	1500 (15 Jahre)	3510	1200	1800 (18 Jahre)
Packmeister . . .	1987	1000	1300	2100	1100	1500	2788	1100	1500 (15 Jahre)
Wagenmeister . .	?	1050	1350	?	1200	1600	1527	1200	1800 (18 Jahre)
Wagenwärter . .	?	—	—	?	—	—	1362	900	1400 (21 Jahre)
Bahnsteig-schaffner . .	55	810	1050	?	800	1200	2103	900	1200 (15 Jahre)
Schaffner	2899	810	1050	3215	800	1200	11992	900	1200 (21 Jahre)
Bremser	5085	690	1050	5889					

Rang.	Etatsmäßige Stellen.	1901. 1	2 + 3 Jahre	3 + 3 Jahre	4 + 3 Jahre	5 + 3 Jahre	6 + 3 Jahre	7 + 3 Jahre	8 + 3 Jahre
Zugführer . . .	3 710	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	—
Packmeister . . .	2 832	1200	1280	1360	1440	1520	1600	—	—
Wagenmeister . .	1 663	1200	1350	1500	1650	1800	—	—	—
Wagenwärter . .	1 514	900	1000	1080	1160	1240	1320	1400	—
Bahnsteig-schaffner[1]. . .	2 288	900	960	1020	1080	1140	1200	—	—
Schaffner. . . / Bremser . . .	13 316	900	950	1000	1040	1080	1120	1160	1200

Überall begegnen wir, im Gegensatz zu den Verhältnissen beim Lokomotivpersonal, einer mehr oder weniger starken Aufbesserung der Anfangsgehälter neben derjenigen der Endgehälter. Hier hat also die Gehaltsaufbesserung die gesamte Masse der Beamten ergriffen. Allerdings paßte auch das frühere Anfangsgehalt von 700 oder 800 Mk. in die heutigen Verhältnisse unmöglich mehr hinein. Freilich will die lange Aufsteigefrist von 21 Jahren die Schaffner und Bremser nicht als zweckmäßig bedünken. Demgegenüber wären die Nebeneinnahmen zu berücksichtigen. Nun aber stehen wir hier abermals, wenn man die mir zu Ohren gekommenen Klagen der Fahrbeamten allgemein gelten lassen will, vor der Thatsache, daß infolge der Fahrtenverkürzung, der Dienstdauereinschränkung, insbesondere infolge der Neuregelung der Übernachtungen eine ganz bedeutende Verringerung der Nebeneinnahmen eingetreten ist, die die Gehaltserhöhung zum mindesten wieder aufhebt.

Die Begründung dieser Thatsache verlangt noch ein näheres Eingehen auf die ganze Gestaltung des Nebengelderwesens bei den Fahrbeamten. In der Hauptsache gelten für die Nebenbezüge beim Zugdienst folgende Sätze: Für 10 km Fahrt im Personenzugdienste erhalten Schaffner und Bremser je 4 Pf., Packmeister und Zugführer je 6 Pf. Fahrgelder,

[1] Der in dieser Übersicht der Vollständigkeit halber mit aufgeführte Bahnsteigschaffner, abgesehen von vereinzelten älteren Posten auf Vorortsbahnsteigen eine im Bahnbetrieb noch recht junge Beamtenerscheinung, macht eine eigentliche Karriere nicht durch. Zumeist aus den Reihen der durch die Bahnsteigsperre überflüssig gewordenen Fahrschaffner entnommen, bezieht er auf dem Bahnsteigposten bei einem Dienst bis zu 13 Std. (auf der Berliner Stadtbahn durchschnittlich 10 Std.) dasselbe Gehalt wie früher, auch wird ihm zur Entschädigung für den Wegfall der Nebeneinahmen aus Fahrgeldern eine pensionsfähige Zulage von 200 Mk. gewährt. Aber die Möglichkeit, in eine höhere Stellung aufzusteigen, besteht für ihn nicht, wiewohl seine Ausbildung ihn dazu befähigte.

für entsprechende Strecken im Güterzugdienste 6 bzw. 9 Pfg. Indessen erwies sich diese einheitliche Berechnungsweise in vielen Fällen als völlig unthunlich, wenn nämlich trotz langgedehnten Dienstes, infolge zahlreicher Aufenthalte auf Stationen und Güterbahnhöfen keine entsprechenden Kilometerleistungen erzielt werden können. Wenn z. B. in 15 stündigem Dienste noch keine 60 Kilometer gefahren werden, weil das Personal eben einen Pendelzug zwischen nah gelegenen Stationen mit fortwährenden Fahrtunterbrechungen oder einen Schleppzug bedient, so suchte man die Ungerechtigkeit, die in einer Vergütung nach dem Maßstabe der Fahrleistung hier liegen würde, durch die Einrichtung der Stundengelder zu beseitigen. Diese Stundengelder wurden nach verschiedenen Sätzen gezahlt; gewöhnlich erhielten Zugführer und Packmeister 9 Pf.; Schaffner, Bremser und Wagenwärter 6 Pf. für die Stunde, doch wurden auch geringere Sätze, namentlich bei sehr langgedehnter Dienstdauer, z. B. in dem oben erwähnten Falle der 15 stündigen Dienstdauer nur 7 Pf. bzw. 4 Pf. gezahlt, während bei sehr kurzer Dienstdauer die Fahrbeamten höhere Nebengelder, z. B. die Zugführer auf der Berliner Stadtbahn 14 Pf., andere auf gewissen Gütertouren 11 Pfg. erhielten.

Neuerdings aber scheint dieses Vergütungssystem der Verwaltung leid geworden zu sein, wenngleich die Beamten damit ziemlich zufrieden waren. Der Verwaltung mag es wohl zu verschwenderisch vorgekommen sein. Schon früher hatte sie ja aus diesem Gefühle heraus hie und da Abstriche zu machen versucht. Im Eisenbahnverwaltungsblatt 1896 S. 83 liest man z. B. in einem Erlaß bezüglich der Stundengelder des Fahrbeamten folgendes:

„Kommen im Heimatsort in einzelnen Fällen so lange Ruhepausen vor, daß die Einnahme der Fahrbeamten an Stundengeld im Verhältnis zum Mehraufwand für den Lebensunterhalt, für den die Nebenbezüge in erster Linie bestimmt sind, zu hoch (!) erscheint, so ist es den Kgl. Eisenbahndirektionen überlassen, in analoger Anwendung des § 2 Abs. 4 des bezeichneten Reglements für diese Fälle geringere Einheitssätze als Stundengelder festzusetzen.“

Auf diesem Wege ist nun die Eisenbahnverwaltung weitergegangen; ja, sie hat die alte Berechnungsweise vom Jahre 1896 ganz aufgegeben und vom 1. Okt. 1899 ab begonnen, die Stundengelder durch Kilometergelder zu ersetzen. Seitdem aber regt sich lebhafte Unzufriedenheit unter einem großen Teile der von dieser Reglung betroffenen Fahrbeamten. Die unangenehme direkte Wirkung einer derartigen Berechnungsmethode liegt in vielen Fällen nach dem oben ausgeführten auf der Hand. Dazu treten indirekte Nebenwirkungen. Es fallen bei Zugrundelegung von Kilometersätzen die-

Vergütungen für Überstunden infolge Zugverspätung, sowie für den Bahnhofs-Reservedienst, für die Aushilfsleistungen beim Rangier- und Personenzugdienst innerhalb des Bahnhofs fort.

Und die Mißstimmung steigerte sich noch, als ein Jahr darauf, am 5. Nov. 1900, ein ministerieller Erlaß die Kilometergeldsätze für Güterzüge mit mehr als 40 km Grundgeschwindigkeit[1] denen für Personenzugfahrt gleichzustellen befahl, während früher für Güterzüge mit dieser Geschwindigkeit eben die höheren Güterzugsätze in der Mehrzahl der Fälle zur Auszahlung gelangten. Empfindliche Ausfälle in den Nebenbezügen stellen sich bei der Durchführung dieser Bestimmungen ein. Und doch war schon durch die Reorganisation des Übernachtungswesens, das die Auszahlung von Nachtgeldern (für Führer und Packmeister 1,50 bzw. 1,00 Mk.; Schaffner, Bremser, Wagenwärter 1,00 bzw. 0,67 Mk., je nachdem Übernachtungslokale mit Betten zur Verfügung stehen oder nicht) auf ein Minimum reduzierte, während die Fahrbeamten früher 10, 20 und mehr Mk. „im Schlafe verdienten“, das Nebeneinkommen der Fahrer ganz empfindlich gekürzt worden. Gewiß war die letztgenannte Reorganisation heilsam, indem sie den unvernünftig langen Nachtdienst einschränkte; gewiß war die oben berührte Neuregelung der Fahrgeldsätze nicht von dem Streben diktiert, Ersparnisse zu machen, sondern sie wollte die Ungleichheit in den Nebenbezügen der Beamten etwas ausgleichen; der Verwaltung lag die Absicht durchaus fern, die Beamten in ihrem Einkommen zu verkürzen und ihre Einnahmeüberschüsse dadurch zu erhöhen: es widerspräche ja dem nobile officium einer Staatsbehörde, deren Betriebe nach einem königlichen Worte „Musterbetriebe“ sein sollen. —

Trotz alledem aber weist ein erheblicher Teil der Fahrbeamten in Wort und Schrift und Zahlen-Zusammenstellungen auf einen beträchtlichen Rückgang ihrer Nebenbezüge hin; die oben im Kapitel über das Lokomotivpersonal beigebrachten statistischen Nachweise über die Nebengelder erhärten die Wahrscheinlichkeit dieser Behauptungen. — Und es kehrt die eigentümliche Erscheinung, die sich auch beim Lokomotivpersonale teilweise andeutete, wieder, daß sich in einem derartig modernen, in seinen technischen Einrichtungen immer mehr vervollkommneten, lebendig fortschreitenden Betriebe, dem unsere Zeit Kultursegnungen und wirtschaftliche Fortschritte ohne gleichen verdankt,

[1] Grundgeschwindigkeit unterscheidet sich von der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit durch Nichtberücksichtigung der Aufenthalte und der Langsamfahrt beim Aus- und Einlauf in Bahnhöfen. (Mit einer Grundgeschwindigkeit von 40 km fahren die meisten Güterzüge.)

daß gerade in diesem vorwärts gewandten Betriebe von den Beamten soviel von der guten, alten Zeit erzählt wird — wenn es sich um die Geldfrage handelt. —

Die Weichensteller.

Einen durchaus anders gearteten, doch in seiner Bedeutung für den Betrieb ebenso wichtigen und verantwortlichen Dienst, wie die Fahrer, einen Dienst, ohne den der Eisenbahnverkehr gar nicht gedacht werden kann, leisten die Weichensteller. Die Möglichkeit, weite Betriebsgefilde einheitlich zu bewirtschaften und den Betrieb andrerseits wieder in Specialarbeitsfelder zu gliedern, das Knäuel der sich kreuzenden Bewegungslinien ohne Stockung, ohne Gefährdung des Betriebs zu entwirren, hängt von der exakten Pflichterfüllung und Umsicht des Weichenstellers ab. Der Weichensteller eines Bezirks muß im letzten Grunde jeden Schritt der Maschinen, jede Rangierbewegung, die in seinem Bereiche im Laufe des Tages sich vollzieht, auf die Minute genau kennen und ihr mit seinen Weichenhebeln den Weg bereiten. Nur durch langjährige Übung geht der Rhythmus des Betriebes dem Mann an der Weiche in Fleisch und Blut über. Schließlich aber wurzelt die Gewohnheit, die Hebel in einer bestimmten Reihenfolge zu ziehen, bei ihm so tief ein wie bei einem Klavierspieler, dessen Finger ein vertrautes Stück mechanisch auf den Tasten greifen. Jede Abweichung von der alten Melodie beunruhigt ihn, jede Fahrtenneuerung stört seine Dienstsicherheit, jede unvorhergesehene Rangierbewegung erregt ihn um so mehr, je inniger er sich in die alte Zugfolge hineingelebt hat. Ein Teil der Betriebsunfälle, der Wagenkarambolagen ist dadurch zu erklären, daß etwas Außerordentliches, etwas in der alten Norm nicht Vorgesehenes sein Weichenfeld kreuzt.

Es gehört eine ausgezeichnete Schärfe der Sinne, der Augen, des Gehörs und eine unermüdliche Umsicht dazu, ein größeres belebtes Weichenfeld zu beherrschen. Dem Strategen vergleichbar, der von hoher Warte aus das Spiel des Gefechts überwacht und durch seine Ordonnanzen die Kolonnen dirigiert, so stellt der Stellwerkswärter von seinem Platze aus, gemäß den Rufen und Zeichen, den telegraphischen und telephonischen Befehlen von den Block- und Bahnhofsstationen her, die Weichen und die Signale ein, die den Durchgangs-Verkehr oder den Übergang aus einer Geleisflucht in die andere regeln und gegen Störungen decken sollen. Stellwerke von 20, 50 bis 100 Hebeln, deren senkrechte Auf- und Abbewegung durch gespannte Drahtzüge und Rollenführungen in horizontale, auf 100 bis 200 Meter weite Strecken wirkende Bewegungen übersetzt wird, unterstehen der Bedienung

von ein, zwei bis vier Beamten. Noch größere Stellwerke sind Seltenheiten. Der Dienst teilt sich gewöhnlich, wenn mindestens zwei Beamte auf dem Stellwerk thätig sind, in den höher qualifizierten telegraphischen Vermittelungsdienst und den eigentlichen Weichenstelldienst. Während der eine Beamte, der Weichensteller erster Klasse, der die Anwartschaft zum Haltestellenaufseher besitzt oder unmittelbar anstrebt, in der Hauptsache das Telephon, den Telegraph, den Verkehr mit der Bahnhofsstation oder den auf der freien Strecke vorgeschobenen Blockstationen bedient und sich über die Bewegung der durchgehenden Züge unterrichtet, stellt der zweite teils nach den Weisungen des anderen, teils nach eigenem Ermessen, den Anforderungen des Verkehrs und Rangiergeschäfts innerhalb seines Weichenbezirks entsprechend, die Hebel. Bedenkt man, daß oft 100 und mehr Züge im Laufe eines Tages einen Weichenbezirk passieren, für die eine freie, absolut gesicherte, vom Verkehr der Nebengeleise isolierte Strecke jedesmal bereit zu stellen ist, was schließlich nur mit Unterstützung kombinierter Geleisverriegelungen durchzuführen ist, daß aber zwischendurch und nebenher ungezählte Rangierbewegungen Weichenverstellung erfordern, so wird man verstehen, welches Maß peinlichster Aufmerksamkeit und Verantwortung das Stellwerksgeschäft von seinen Beamten verlangt.

Der Stellwerksdienst stellt durchweg den schwersten Posten für den Weichensteller dar. Während des Dienstes darf hier der Beamte kaum von der Stelle weichen. Ist das Stellwerk nur mit einem Mann besetzt, so kommt es vor, daß dem Beamten nicht einmal ein Augenblick zum Austreten gegeben ist. Ferner findet sich nicht selten eine besonders unangenehme Beigabe zum Stellwerksdienste, die Bewachung eines nahegelegenen Straßenüberganges. Das Öffnen und Schließen der Schranken unter möglichst geringer Behinderung des Straßenverkehrs ist wahrlich eine wenig dankbare Nebenbeschäftigung.

Ein modernes Stellwerk ist nun zwar ganz wohnlich eingerichtet, mit Heizanlagen ausgestattet, aber die großenteils noch allgemein übliche Art des mündlichen oder akustischen Signalgebens beim Rangiergeschäft, andernfalls auch das Beschlagen der allerseits angebrachten Glasfenster, das die optischen Signale und die ausgesteckten Geleisnummern zu erkennen unmöglich macht, zwingt die Stellwerksbeamten zwecks sicherer Verständigung bei geöffneten Fenstern zu arbeiten. Die Vorteile des geschützten Arbeitens in geschlossenen Räumen, die sonst wenigen Eisenbahnbeamten zu teil werden, werden dadurch erheblich beeinträchtigt; das notwendige Offenhalten der Fenster giebt Anlaß zu zahlreichen Erkältungskrankheiten und rheumatischen Leiden.

Immerhin ist die Arbeit des Stellwerksbeamten bezüglich des Witterungsschutzes eine geradezu beneidenswerte gegenüber der des Handweichenstellers, der zu ebener Erde im Freien seinen Dienst verrichtet. Dieser Posten, die Anfangsstellung des gewöhnlichen Weichenstellers, vielfach mit Hilfsweichenstellern, selten mit Weichenstellern I. Kl. besetzt, erfordert eine besonders tüchtige Körperkonstitution, sobald das zugehörige Arbeitsfeld nur einige Ausdehnung besitzt. Dem Beamten ist eine Bude als Zufluchtsstätte gegen die Unbilden des Wetters zugewiesen, für Heizzwecke während des Winters stehen ihm ferner 20 Centner Kohle zur Verfügung; allein zu längerem Aufenthalt unter diesem Schutzdach giebt höchstens der Betrieb auf stillen Bahnhofsfeldern, und auch hier meist nur der Nachtrangierdienst Gelegenheit. So unvergeßlich mir der Weichenwärterposten ist, auf dem ein alter weißköpfiger Kollege des Nachts beim Mondenschein die Rosen um seine Bude herum pflegte und begoß, so sehr bedaure ich es, diesem Idyll nur dies eine Mal begegnet zu sein. Des Alten Kompagnon im Tagesdienste hatte wahrlich anderes zu thun, als Rosenblüten-Poesie zu schlürfen. Das war ein Rennen und Laufen auf dem weiten Schienenfelde, wo 20 Weichen zu bedienen und ebensoviele Laternen in Ordnung zu halten, während der Ruhepausen anzuzünden, zu putzen und auszulöschen waren. Und nun erst gar zur Winterszeit, wenn die Geleise wieder und wieder verwehen und die Weichen einfrieren, die Laternen schneeig überlaufen. Dann trottet der Weichensteller in seiner dicken Dienstjoppe mit dem militärisch hohen, engen Halskragen[1], trotz aller Kälte schwitzend, durch den Schnee, von einer Weiche zur andern, um sie frei zu legen.

Dann schaut manch einer zum Stellwerk hinauf: „Die oben haben es besser, die brauchen nicht halb soviel Schuhwerk und Lumpen wie wir, die mit ihrem vielen Gelde." — Der Stellwerkswärter freilich quält sich oben, die Signale zu verstehen und acht zu geben, ob seine Weichen überhaupt dem Hebeldruck folgen; aber die verschneiten Weichensignalköpfe lassen nichts mehr erkennen, und die Last der Verantwortung drückt den Mann dort oben mehr als den Wärter unten bei den Handweichen, der wenigstens die Wirkung seiner Handlungen noch kontrollieren kann.

Im allgemeinen sind wohl hinsichtlich der Verantwortlicheit die Posten zu ebener Erde günstiger dran als die Stellwerksbeamten. Auch giebt es einzelne kleine, geschlossene Stellwerke, zu denen nur wenige in der Nähe gelegene, im Freien mit der Hand zu bedienende Weichen gehören, die so

[1] Durch eine kürzlich veröffentlichte Kabinettsordre sind Erleichterungen bezüglich des strengen Zuschnitts der Dienstkleidung zugestanden worden.

angenehmen Dienst gewähren, daß ältere Weichensteller erster Klasse, die jahrelang ein großes Stellwerk bedient haben, denen aber der Dienst dort oben trotz seiner nur größtenteils achtstündigen Dauer zu schwer geworden ist, bisweilen freiwillig zu dem unteren Posten wieder herabsteigen, wo sie zwar 12 Stunden Dienst thun müssen, aber ein ruhigeres Leben führen können als bei 25 bis 50 Hebeln im ersten Stock. Eine Kombination des Stellwerks- und Handweichendienstes, wobei ersterer allerdings die Hauptsache, letzterer nur eine Ergänzung bildet, wird neuerdings auf Verordnung des Ministers eingeführt.

Als Nebenbeschäftigung für den Weichensteller ist, abgesehen von den oben erwähnten Funktionen, die Pflege des Oberbaus, die Kontrolle der Geleisverbindungen und -befestigungen zu nennen. Mit Hammer und Schraubenschlüssel muß er in den Pausen, die der Weichendienst ihm läßt, überall, wo es not thut, nachhelfen, um Unordnung und Schäden an den Schienen zu beseitigen. Eine Prämie, die auf Entdeckung von Geleisschäden und Schienenbruchstellen ausgesetzt ist, ermuntert ihn zur sorglichen Erfüllung dieser Nebenpflichten. —

Dies der Kern des Weichenstellerdienstes. Um ihn herum gruppieren sich andere Dienstleistungen, die von dem Weichensteller teils vor seiner Anstellung absolviert werden müssen, teils eine höhere Dienststufe in seiner Laufbahn darstellen. Der Weichenstellerthätigkeit vorauf geht die Ausbildung und Prüfung als Bahnwärter, Schranken-, Blockstations- oder Brückenwärter, deren Inhalt hier nicht besonders geschildert werden soll. Hingegen ist der Dienstklasse, in die besonders tüchtige Weichensteller unter günstigen Umständen aufrücken können, ein Wort zu widmen.

Die Weichensteller erster Klasse, die über den Betriebsdienst und Zugverkehr eines Bahnhofs eine eingehende Übersicht erlangt und das Telegraphieren praktisch zur Genüge kennen gelernt haben, können als Weichensteller des Stations- und Abfertigungsdienstes zu den inneren Stationsgeschäften zugezogen werden, wenn auch ihre nunmehrige Thätigkeit mit dem alten beibehaltenen Weichenstellertitel nicht das geringste mehr zu thun hat. Sie sind in Wirklichkeit Stations-Assistenten wie die übrigen Herren, die meist Einjährigen-Bildung besitzen; nur im Namen und Gehalt stehen sie ihnen nicht gleich. Neuerdings ist diese Möglichkeit der Übernahme in den Stationsdienst durch die planbewußte Übertragung des Telegraphendienstes an weibliche Hilfsbeamte etwas eingeschränkt worden.

Auf dem Stationsposten werden dem Weichensteller alle Zweige des Stationsdienstes, Aufsichts-, Zugabfertigungs-, Telegraphen-, Schalter- und Gepäckabfertigungsdienstes vertraut; hier wird seine selbständige Stellung

als Haltestellen-Aufseher, d. h. als oberster und einziger Beamter einer kleinen Station, die sich erst zum Bahnhof mittleren Ranges auswachsen soll, vorbereitet.

Die Thätigkeit eines Haltestellen-Aufsehers entspricht an Ausdehnung und Vielgliedrigkeit dem umfangreichen Titel des Beamten. Er ist der Universalbeamte katexochen. Wenn nicht für die allergröbste Thätigkeit ein Hilfsbeamter ihm zur Seite gestellt wird, dann ist solch ein Haltestellenaufseher Stationsvorsteher, Rangierarbeiter, Fahrkartenverkäufer und Weichensteller, Telegraphist und Bahnsteigschaffner, Lademeister, Kassenrendant, Rechnungsführer, alles in einer Person; die „rote Mütze" freilich, die er trägt, verleiht allen seinen Funktionen einen besondern Nimbus. Wie sich diese im gegebenen Augenblick immer zu präciser Gesamtwirkung vereinen lassen, erscheint oft als ein Rätsel; jedenfalls rufen diese Beamtenerscheinungen den Eindruck hervorragender Berufstüchtigkeit und Arbeitstreue hervor.

Der Lebensgang des Weichenstellers spielt sich nach dem Gesagten nun in folgender Weise ab:

Aus der Masse der Arbeiterschaft heraus, ohne den Nachweis besonderer handwerksmäßiger Schulung, wird der Anwärter des Weichenstellerberufs zur Ausbildung von der Betriebsverwaltung übernommen. Indes erst nach mehrjähriger vielseitiger Beschäftigung im Oberbau-, Weichen- und Signaldienst wird er als Hilfsbeamter vereidigt. Im Lauf der nächsten Jahre wird ihm endlich Gelegenheit zur Ablegung der Weichenstellerprüfung gegeben, und weitere 3—4 Jahre darauf, d. h. nach 8—12-, ja 14jähriger Hilfsbeamtenzeit, etwa mit 35 bis 37 Lebensjahren, darf er auf etatsmäßige Anstellung als Bahnwärter, wieder 2 bis 3 Jahre, bisweilen aber auch 5 bis 6 Jahre später auf einen etatsmäßigen Weichenstellerposten rechnen, wofern nicht ein starker Zustrom von Militäranwärtern das Aufsteigen übermäßig verlangsamt. Diese haben nur die 6 bis 9 Monate des Vorbereitungsdienstes für die Prüfungen abzuleisten und werden dann zumeist in erster Linie bei der Besetzung freiwerdender Stellen berücksichtigt. Ein Weichensteller I. Kl., der von diesem Eindringen der Militäranwärter gar nicht mehr berührt wurde und unbefangen urteilen konnte, gab mir gegenüber einmal den Klagen der nicht anstellungsberechtigten Beamten betreffs dieses Punktes lebhaften Ausdruck: „Da laufen Leute herum, die 14, 15 Jahre bei der Bahn beschäftigt sind, alle Prüfungen gemacht haben, tüchtig sind und die doch nicht vorwärts zur Anstellung kommen, weil die Stellen mit Militäranwärtern besetzt sind, von denen ja die Eisenbahn gesetzlich so und so viele übernehmen muß. Und dann, wenn die Leute schließlich so lange gewartet und gewartet haben, werden sie wegen zu hohen Alters nicht mehr an-

gestellt, oder sie fallen beim Arzte durch." Diese letzte, vielleicht wichtigste Bemerkung bezieht sich auf die ziemlich scharf gehandhabte Untersuchung der Augen und der übrigen Sinnesorgane, die für manchen Hilfsbeamten, der fast ein halbes Menschenalter bereits dem aufreibenden Bahndienst gewidmet hat, in der That nicht mehr befriedigend ausfällt[1].

Nach vielen Jahren der Thätigkeit im unteren Weichenstellerdienst wird infolge der Konkurrenz der Militäranwärter auch nur einem Bruchteil das Glück zu teil, in den höheren Rang des Weichenstellers I. Kl. und des Haltestellen-Aufsehers aufzusteigen, zumal da den 17 450 etatsmäßigen Weichenwärterstellen nur 4444 Stellen für die höheren Funktionen (Etat 1901) gegenüber stehen. Der Übergang wird zwar durch eine ziemlich schwierige Prüfung, die derjenigen zum Stationsassistenten kaum an Umfang nachsteht, noch möglichst erschwert[2], allein die Zahl der Bewerber ist viel

---

[1] Wegen des zu hohen Lebensalters allein sollen zwar nach neuesten Bestimmungen die etwa über 40 Jahre alten Hilfsbeamten nicht mehr von der etatsmäßigen Anstellung ausgeschlossen sein.

[2] Zur Beurteilung der Höhe der dienstlichen Anforderungen, sowie auch zur Illustration der Thätigkeit eines Haltestellen-Aufsehers seien hier einmal die Hauptzüge der umfangreichen Prüfungsbestimmungen mitgeteilt:

Prüfung zum Weichensteller I. Klasse.
(Haltestellen-Aufseher und Weichensteller I. Klasse für den Telegraphen- und Abfertigungsdienst.)

I. Der Prüfung muß eine halbjährige Beschäftigung im Stations- und Telegraphendienst, bei der Fahrkarten-Ausgabe, bei der Gepäck- und Güterabfertigung und im Güterkassendienst nach abgelegter Prüfung zum Weichensteller voraufgehen.

II. In der Prüfung sind nachzuweisen:
1. (summarisch wiedergegeben) Fähigkeit, schriftliche Dienstberichte zu erstatten, deutsche Telegramme zu schreiben, mit Decimalbrüchen zu rechnen.
2. Kenntnis der Eisenbahn- und Telegraphenlinien des Bezirks, der Anschlüsse, der Karten und Verzeichnisse.
3. Kenntnis der Bedienung und Regulierung der elektrischen Apparate und Elemente.
4. Kenntnis aller Bestimmungen für den Haltestellen-Verkehr, der Stations- und Fahrdienst-Vorschriften.
5. Kenntnis der Signalordnung nebst Ausführungsbestimmungen, wie der Vorschriften über die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im Auslandsverkehr.

6 bis 9. Kenntnis aller Dienstanweisungen für Telegraphenbeamte,
der Bestimmungen über die Haltestellenverwaltung,
der sonstigen diesbezüglichen Dienstvorschriften,
der Vorschriften über die Beförderung der Dienstschriften und dienstlichen Geldsendungen.

größer als das Stellenangebot. Wenn auch die Stellenanwärter längst und ständig schon die Funktionen der höheren Rangklasse unter voller eigener Verantwortung erfüllen, das Streben, in diese Stellen als etatsmäßige Beamten einzurücken, bleibt infolge der knappen Fixierung dieser Stellen im Etat für die meisten bitter lange unerfüllt.

Andererseits ist allerdings in jüngster Zeit auf Grund eines ministeriellen Erlasses vom 19. Dezember 1898 den Weichenstellern I. Kl. eine bedeutsame Vergünstigung zu teil geworden; es ist ihnen die Möglichkeit eröffnet, aus dem Unterbeamtenverhältnis zur Anstellung im mittleren Stationsdienst, die bisher den Bewerbern nur unter Nachweis höherer Schulbildung oder besonderer Anwartschaftsrechte zugänglich war, sich emporzuarbeiten. Wenn auch nur bis 200 Beamten jährlich Gelegenheit gegeben ist, diesen großen Schritt zu thun, und die Einstellung im Gnadenwege verliehen wird, so ist doch eine Schranke gefallen, die in einer altgefügten Beamtenhierarchie bislang für unübersteigbar gelten mußte.

Die Vergünstigung soll nicht einmal ausschließlich auf die Weichensteller beschränkt sein, sondern allen mindestens 3 Jahre lang in etatsmäßiger Stellung befindlichen Unterbeamten offen stehn. So gering vielleicht auch die materiellen Wirkungen dieser Neuerung in der Beamtenlaufbahn für das Gros des Unterbeamtentums sein werden, dieser Erlaß hat in weiten Kreisen der Bahner den leuchtenden Eindruck einer socialen That hinterlassen. Es ist das eine psychologisch interessante Konstatierung, die bezüglich der geistigen Struktur und des Berufssinnes der unteren Bahnbeamten einen charakteristischen Schluß zuläßt und anzeigt, wie leicht diese Arbeiterschaft im allgemeinen zufrieden gestimmt werden kann. Wie tief freilich diese zufriedene Stimmung greift, von welcher Dauer diese Wirkung sein kann, das wird man nur im Zusammenhang mit einer Betrachtung der Diensteinteilungs- und Besoldungsverhältnisse richtig ermessen können, denn den innigen Konnex zwischen Berufsfreudigkeit und günstigen Arbeitsbedingungen wird auch der Gegner der materialistischen Anschauung kaum bestreiten.

Die Diensteinteilung des Bahnüberwachungs- und Weichenstellpersonals ist im Gegensatz zu derjenigen der bisher behandelten Beamtenkategorien eine geregelte zu nennen, wenn sie auch mit den normalen Arbeitsverhältnissen der gewerblichen Bevölkerung sich keineswegs deckt. Die regelmäßige Wiederkehr von 8, 10, 12stündigen Dienstpflichten ist das einzig Gemeinsame zwischen der Dienstreglung des Weichenstellpersonals und der allgemein außerhalb des Bahnbetriebs geltenden Arbeitseinteilung. In der Art des Schichtenwechsels, des Übergangs aus dem Tag- in den Nachtdienst indes bietet die Privatindustrie nur vereinzelt Parallelen.

Charakteristisch für die Diensteinteilung des Weichenstellpersonals ist das zu Grunde liegende, durch die Arbeitsverhältnisse gebotene Princip, den Beamten Tag aus, Tag ein oder Nacht für Nacht mindestens eine Woche lang zu möglichst denselben Stunden, in denen stets das gleiche Betriebsbild sich abwickelt, zu beschäftigen, um ihm die wünschenswerte, auf regelmäßige Gewöhnung gegründete Sicherheit in der Ausübung seiner Funktionen zu verleihen.

Wie der Dienst gewöhnlich auf der Grundlage eines 12stündigen Arbeitstages geregelt wird, ist aus dem in der Praxis vielfach üblichen Schema (s. Tafel S. 138) zu erkennen. Typisch ist der wöchentliche Wechsel von 7 Nachtschichten und 7 Tagschichten und die Art der Ablösung an den Tagen der wirklichen oder angeblichen Sonntagsruhe, die den garantierten Ruhetag an jedem dritten Sonntage dem Beamten ermöglichen soll. Man verteilt die Arbeit des ledigen Bezirkes auf die Bediensteten der besetzten Nachbarbezirke. Außerordentlich kunstvoll sind auch unter Vermeidung jedes Dienstausfalles und jeder Ablösung die Übergänge aus dem Tag- in den Nachtdienst und umgekehrt, durch die Anwendung von drei verkürzten an Stelle zweier langer Schichten konstruiert.

Diese auf Handweichenposten vielfach verbreitete Diensteinteilung und Dienstdauerbemessung kann an sich, abgesehen von der Bestimmung sieben aufeinanderfolgender Nachtschichten nicht als günstig oder ungünstig bezeichnet werden. Der Arbeitsgehalt, der in diesem Rahmen steckt, ist das Entscheidende. Nach dieser Richtung ergeben sich gewaltige Unterschiede. Selbst schon innerhalb eines und desselben Bahnhofs, je nach dem Charakter des Weichenbezirks! um wieviel mehr nun erst an den verschiedenen Verkehrsplätzen, an denen ungeheure Abweichungen hinsichtlich der Zugfolge, des Umfangs des Rangiergeschäfts bestehen und doch in den häufigsten Fällen an der 12-Stundenschicht festgehalten wird [1].

---

[1] Es bestanden im Jahre 1900 im Tagesdurchschnitt nur etwa 6000 Dienstschichten mit kürzerer als 12stündiger Dauer und darunter nur 2205 8stündige Schichten. Wenn man berücksichtigt, daß bereits 1899 2400, also im Jahre 1900 etwa 2450 Bahnhöfe erster bis dritter Klasse, d. h. Stationen mit bedeutenderem Verkehr, die sämtlich mit mindestens einem, bei größerem Betriebsumfange aber mit 5 und mehr Stellwerken ausgerüstet sind, existierten, und daß die Achtstundenschicht in erster Linie auf den Stellwerken eingeführt ist, auf jedes solcher Stellwerke mithin täglich 2 bezw. 3 achtstündige Dienstschichten entfallen, so ist klar, daß die oben aufgezählten 2200 Achtstundenschichten vom Stellwerksdienst absorbiert werden. Von allen 6000 unter 12stündiger Dauer sich haltenden Schichten überhaupt dürfte nicht viel auf die Handweichenstellerposten entfallen.

1899 zählte die Reichseisenbahn-Statistik 3861 Signalhäuser für Weichen-

Diensteinteilung für die Weichensteller.

Woche.	Dienstthuender Beamter.		Sonntag. Nacht Tag Nacht (12 6 9 12 2 6 10 12)	Montag. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)	Dienstag. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)	Mittwoch. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)	Donnerstag. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)	Freitag. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)	Sonnabend. Nacht Tag Nacht (12 6 12 6 12)
I	Weichensteller 1.	wochenweise wechselnd	frei						
	2.		event. frei						
II	1.								
	2.								
III	1.								
	2.								
IV	1.		event. frei						
	2.		frei						
V	1.								
	2.								
VI	1.								
	2.								

Erläuterungen. Bei Sonntagsruhe bleibt Bezirk 2 unbesetzt, es wird der Dienst von den Weichenstellern der Bezirke 1 und 3 mit versehen. Die beiden Weichensteller des Bezirks 2 übernehmen Sonntags abwechselnd die Vertretung in den Revieren 1 und 3, so daß die Weichensteller dieser Reviere ohne besondere Vertretung an jedem 3. Sonntag dienstfrei sind.

Hier verkehren kaum 50 Züge, dort 70 bis 100 innerhalb 24 Stunden; auf diesem Bahnhof sind kaum 5000, auf jenem über 10 000 Achsen täglich zu rangieren und mit den erforderlichen Weichenverstellungen zu begleiten. Hier sind 10 eng bei einander liegende Handweichen, dort 15 bis 20 über ein 150 m weites Feld verteilt. Hier konzentriert sich das Verkehrsgeschäft mehr auf einzelne Stunden und gewährt im übrigen reichliche Pausen, dort klappert das Werk den ganzen Tag, ohne auch nur den Beamten die nötigsten zusammenhängenden Pausen zu den Mahlzeiten zu lassen. So sind denn auch die Urteile der Beamten über diese schematisch angewandte Diensteinteilung sehr verschieden. Der eine findet noch Zeit, Rosen zu züchten, der andere kaum so viel, „sich einmal herzhaft satt zu fluchen über den elenden Dienst“, wie es wohl der sehnlichste Wunsch eines meiner Bahnerkollegen war.

Als hart wird diese Diensteinteilung jedenfalls überall da empfunden, wo die Sonntagsruhe nur auf dem Papier steht und die größeren Ruhepausen dem Beamten einzig und allein nur aus dem für solche Fälle etwas modifizierten Schichtenwechsel erwachsen.

Die Norm für die Dienst- und Ruhebemessung des Weichenstellpersonals ist wie für alle Betriebsbeamten in den „Allgemeinen Bestimmungen“ über die planmäßige Inanspruchnahme gegeben. Es heißt da für die Weichensteller wie für das gesamte Stationspersonal überhaupt:

1. Wenn der Dienst eine ununterbrochene angestrengte Thätigkeit erfordert, soll die durchschnittliche tägliche Dienstdauer 8 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht 10 Stunden nicht überschreiten.

2. Im übrigen kann die durchschnittliche tägliche Dienstdauer bis zu 12 Stunden, die Dauer einer einzelnen Dienstschicht bis zu 14 Stunden betragen.

3. Ausnahmsweise kann bei einfachen Betriebsverhältnissen, bei denen in die Dienstschicht längere Pausen[1] fallen, wie namentlich auf Nebenbahnen, die Dauer der Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden.

Daß diese Bestimmungen auf die oben angedeuteten Fälle harter Beanspruchung sich anwenden lassen, d. h. derartige Dienstgestaltungen nicht von vornherein ausschließen, muß man sich aus dem inneren Wesen

---

und Signalstellwerke bezw. Verrieglungswerke auf, die mit 41 996 Hebeln für die erstere Funktion und mit 10 034 Hebeln für die letztere ausgestattet waren. Da jedes Werk durchschnittlich mehr als einen Beamten erfordert und die Stellwerksbeamten bei der Vergebung der kürzeren Dienstschichten zuerst zu berücksichtigen sind, so bleiben für die Handweichensteller nur die 12- und mehrstündigen Schichten übrig.

[1] 1898 lautete es: eine zusammenhängende Ruhepause von mindestens 4 Std.

dieser Vorschriften heraus erklären. Sie haben eine bemerkenswerte Geschichte.

Im Jahre 1898 lauteten sie nicht nur wesentlich prägnanter, sondern auch in ihren Grundzügen weit günstiger. Damals war vorgeschrieben:

1. Die planmäßige (nicht bloß die im Normaldurchschnitt sich ergebende) Dauer des täglichen Dienstes der nicht in Stellwerken beschäftigten Weichensteller soll, wenn ihre Weichenbezirke fortgesetzt derartig durch den Betrieb in Anspruch genommen werden, daß nennenswerte Unterbrechungen der dienstlichen Thätigkeit nicht eintreten, nicht mehr als 8 Stunden betragen;

2. im übrigen 12, 14 bis 16 Stunden.

3. Die tägliche Dienstzeit der im Stellwerksdienste beschäftigten Weichensteller soll bei Anlagen, deren Bedienung eine ununterbrochene, angespannte Thätigkeit erfordert, 8 Stunden nicht überschreiten.

Die Bestimmungen sprachen sich 1898 also schärfer zu Gunsten einer kürzeren Diensteinteilung aus als 1900. Es ist angesichts einer solchen direkten Abschwächung des Gehalts der Vorschriften keineswegs verwunderlich, wenn auch ihre restriktive Wirksamkeit sich nicht gesteigert hat, sondern, wie die Angaben des amtlichen Berichts darthun, nur immer kleinere Kreise des Personals der fürsorglichen Reglung des Dienstes nach Maßgabe der Ausnahmebestimmungen teilhaftig werden. Nach den Berichten über die Betriebsergebnisse entfielen

im Betriebsquerschnitt an einem Tage

Jahr.		Dienstschichten mit einer Dauer								
		bis zu 8 Std.	von mehr als 8 bis 9 Std.	von mehr als 9 bis 10 Std.	von mehr als 10 bis 11 Std.	von mehr als 11 bis 12 Std.	von mehr als 12 bis 13 Std.	von mehr als 13 bis 14 Std.	von mehr als 14 bis 15 Std.	von mehr als 15 bis 16 Std.
1898	Auf 24 132 Weichensteller	2840	784	1065	1891	15 111	1450	734	139	118
1899	Auf 24 955 Weichensteller	2194	819	1242	1819	15 989	1762	896	140	94
1900	Auf 25 355 Weichensteller	2209	652	1160	1968	16 486	1826	739	193	122

Daraus erhellt, daß im Jahre 1900, obwohl 1200 Beamte mehr als 1898 beschäftigt waren, doch die absolute Zahl der achtstündigen Dienstschichten noch um über 600 zurückgegangen ist, desgleichen ist die Zahl der neunstündigen gesunken. Noch ungünstiger verschiebt sich das Bild, wenn man hierin die relative Verteilung der langen und kurzen Dienstschichten auf das Weichenstellerpersonal ins Auge faßt:

im Jahre	Von 100 Dienstschichten dauerten bis 8 Std.	bis 9 Std.	bis 10 Std.	bis 11 Std.	bis 12 Std.	bis 13 Std.	bis 14 Std.	bis 15 Std.	bis 16 Std.
1898	11,76	3,25	4,40	7,85	62,6	6,02	3,05	0,58	0,49
1899	8,79	3,28	4,97	7,28	64,10	7,06	3,59	0,56	0,37
1900	8,71	2,57	4,57	7,75	65,72	7,20	2,96	0,76	0,48

Während 1898 19,4 % aller Dienstschichten eine 10stündige Dauer nicht überschritten, war dies 1899 nur bei 17 % und 1900 nur knapp 16 % der Fall; und umgekehrt nach der entgegengesetzten Richtung: 1898 dauerten 72¾ % aller Dienstschichten gegen 12 Stunden und darüber, 1899 75⅔ und 1900 über 77 %. Da ferner die Gewährung größerer Ruhefristen keineswegs rege Fortschritte gemacht hat (1898 entfielen auf den Kopf des ständigen Weichenstellerpersonals: 2,52, 1899: 2,39, 1900: 2,49 mehr als 18stündige Dienstbefreiungen), so haben sich die Diensteinteilungsverhältnisse, die in so manchen Fällen längst als hart empfunden wurden, im Lauf der letzten Jahre noch sichtlich verschlechtert bezw. sind bewußt verschärft worden.

Folgende Verfügung des Eisenbahnministers aus dem Jahre 1899 giebt ja eine anschauliche Erklärung für die Zunahme der langfristigen Dienstschichten auf Kosten der kürzeren 8- und 10stündigen:

„Die Hilfskräfte werden nicht selten dadurch erspart werden können, daß die Stellwerkswärter nach Beendigung oder vor Beginn des eigentlichen Dienstes eine bis zwei Stunden zur Weichenunterhaltung herangezogen werden. Es wird dies insbesondere zu geschehen haben, wenn ein 10- bis 12stündiger, ganz im Stellwerk abgeleisteter Dienst als zu anstrengend erachtet werden müßte, dagegen ein 10stündiger Stellwerksdienst mit hier anschließendem oder ihm vorauszuleistendem zweistündigem Weichenunterhaltungsdienst wohl angängig erscheint."

Von seiten des behördlichen Vertreters ist zwar im Abgeordnetenhause diese Dienstreglung, diese ein- bis zweistündige Nebenbeschäftigung der Beamten mit Weichenprüfung und -reinigung als eine Erleichterung des körperlich anstrengenden Stellwerkdienstes bezeichnet worden; praktisch aber stellt sich diese Verwendung im Handweichendienst, durch die ja die bis-

herigen Hilfskräfte überflüssig gemacht werden sollen, als eine entsprechende Verlängerung der dienstlichen Beanspruchung des Personals dar und trägt mit zu der in den Zahlentafeln dargestellten Verschlechterung der Diensteinteilungsverhältnisse bei. Diese Verschlechterung wirkt um so ungünstiger, als eine Abnahme des auf die einzelnen Dienstschichten entfallenden Arbeitsquantums angesichts des wachsenden Verkehrs nicht anzunehmen ist; vielmehr scheint die Thatsache, daß sich das Weichenstellerpersonal in den letzten drei Jahren 1898—1900 nur in dem Tempo 100 : 103,4 : 105 vermehrt hat, während die Zahl der Signalhäuser von 1897 bis 1899[1] prozentual von 100 auf 158,4 und die der zu bedienenden Stell- und Signalwerkshebel in den beiden Jahren 1898 und 1899[1] von 100 auf 111,5 zugenommen hat, Grund zur entgegengesetzten Annahme einer außerordentlichen Intensivierung des Weichenstellerdienstes zu geben.

Werfen wir daneben noch einen flüchtigen Blick auf die Diensteinteilungsverhältnisse bei den Bahn- und Blockwärtern, die ja mit dem unteren Weichenwärterpersonal eine gewisse Verwandtschaft haben und die Anwärter für die etatsmäßigen Weichenstellerposten liefern, so finden wir auch hier seit der Reduktion der Dienstdauer, die nach den Unglücksjahren 1896 und 1897 vorgenommen worden ist, wieder eine Zunahme der langen Dienstschichten. Der im allgemeinen einfache Dienst der Bahnwärter ist ja an sich schon nicht kurz bemessen, wie die Bestimmungen über ihre dienstliche Inanspruchnahme deutlich genug aussprechen:

Da heißt es:

1. Die Dauer der täglichen Dienstschicht soll 14 Stunden nicht überschreiten.

2. Bei einfachen Betriebsverhältnissen, wie namentlich auf Nebenbahnen, kann die Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden.

3. Wenn die Bahnwärter nur in größerer Entfernung von ihrem Posten Wohnung finden können, ist die auf den Weg zum und vom Dienst entfallende Zeit angemessen zu berücksichtigen.

Die 1898 bestehende Vorschrift: „Auf Bahnstrecken mit vollem Tag- und Nachtdienst darf die planmäßige Dauer des täglichen Dienstes der Bahnwärter nicht mehr als 13 Stunden betragen, nur an den Tagen des Dienstwechsels kann die tägliche Dienstdauer ausnahmsweise bis auf 14 Stunden erstreckt werden“ — ist weggefallen. Mir persönlich sind Fälle einer Schichtverlängerung bei vollem Tag- und Nachtdienst nicht bekannt geworden. Ob die aus dem amtlichen Zahlenbericht ersichtliche Zu-

[1] Nur diese Vergleichsdaten bietet die Reichseisenbahnstatistik.

nahme der Dienstschichten von 13- bis 14stündiger Dauer von 1748 im Jahre 1898 auf 3002 im Jahre 1900 trotz einer Verminderung des ständig beschäftigten Personals um etwa 600 Köpfe, auf die in der Sonderbestimmung des Jahres 1898 berührten Verhältnisse oder auf die Ausdehnung des Betriebes auf den Nebenbahnen zu beziehen ist, vermag ich nicht zu beurteilen.

Die typische Diensteinteilung für den Betrieb mit vollem Tag- und Nachtdienst und zugleich für drei Viertel des Bahnwärterpersonals ist die in dem untenstehenden Schema skizzierte; sie gilt indes in der Praxis nur mit der Einschränkung, daß die zwei freien Tage im Monat nicht so regelmäßig allen Beamten zukommen, wie es aus dem Plan hervorzugehen scheint.

Diensteinteilung der Wärterposten.

Tag.	12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
Sonntag	
Montag	
Dienstag	
Mittwoch	
Donnerstag . . .	
Freitag	
Sonnabend . . .	
Sonntag	
Montag	
Dienstag	
Mittwoch	
Donnerstag . . .	
Freitag	
Sonnabend . . .	

Wärter. Hilfswärter.

Sonntags Vertreter. Jeden zweiten Sonntag frei, wenn die Wärter aus dem Nachtdienst kommen. Reichen die Stellvertreter nicht zu, so machen die Wärter Sonntags Dienst und sollen dafür in der Woche mit einem freien Tage entschädigt werden.

Man braucht nur einmal die amtlichen Angaben über die Zahl der Ruheschichten zu betrachten, um den Umfang dieser Einschränkung deutlich zu erkennen.

Im Jahre 1900 entfielen auf 25 042 Bahnwärter 59 145 mehr als 18stündige Dienstbefreiungen, d. h. pro Kopf 2,36 Ruheschichten. Da nun bekanntlich der volle freie Tag von 36 Stunden gleich 1,5 Ruheschichten,

2 freie Tage als 3 Ruheschichten angerechnet werden, so ergiebt sich deutlich, daß die Dienstbefreiungen in natura um reichlich ein Fünftel knapper als auf dem Papier bemessen sind, wobei noch garnicht berücksichtigt ist, daß außer den 17 700 12stündigen Dienstschichten 5300 mehr als 12—16stündige Dienstschichten geleistet werden, die doch wohl am ehesten mit den verfügbaren Ruheschichten zu bedenken wären, so daß auf die übrigen kürzeren Dienstschichten noch nicht einmal volle 2,36 Ruheschichten durchschnittlich entfallen dürften.

Immerhin muß diese 12stündige Diensteinteilung für die Bahnwärter als eine unter gewöhnlichen Verkehrsverhältnissen für die Beamten durchaus erträgliche bezeichnet werden, da die reichlich im Dienst auftretenden Pausen ihnen Ruhe und Lebensgenuß in genügendem Maß gewähren. Ferner ist der Dienst auch nicht so ausgedehnt, daß der Bahnwärter seine Nebenbeschäftigung, auf die er bei ungenügender Besoldung vielfach angewiesen ist, in vollem Umfange ausschließlich während der Dienstpausen zu besorgen gezwungen ist, sondern noch nach Feierabend etwas Zeit dafür findet.

Die Durchsetzung des Dienstes mit Nebenbeschäftigung hat, weniger zwar für den Beamten, um so mehr aber für das Publikum und den Straßenverkehr an den Übergängen ihre Bedenklichkeiten, da ein in seine Nebenarbeit: Schusterei, Korbflechterei, Holzschnitzerei, Garten- und Ackerwirtschaft u. dergl. vertiefter Bahn- und Schrankenwärter sehr leicht die rechtzeitige Bedienung der Schranken und die sorgfältige Bewachung der Strecke versäumt. Die Glockensignale, die vor Durchgang eines Zuges ertönen sollen, erfolgen einerseits nicht so peinlich exakt, daß sie den Beamten stets sogleich aufschreckten und auf seinen Posten trieben, anderseits oft auch nicht früh genug, um dem Beamten noch die Möglichkeit zur Erledigung aller Funktionen vor Ankunft des Zuges zu gewähren. Es sind besonders die langfristigen Dienstschichten, für die diese mit der Nebenbeschäftigung des Beamten verknüpften Bedenken am ersten zutreffen. Oben wurde nun bereits erwähnt, daß 5315 unter den Bahnwärterdienstschichten des Betriebsquerschnittes über 12 bis 16 Stunden sich ausdehnen. Es bedeutet dies eine relative Zunahme gegenüber den Vorjahren. Waren 1900 $21^1/_2$ % lange Dienstschichten verzeichnet, so waren es 1898 nur $17^1/_2$ %; 1899 zwar noch etwas mehr — 23 % — indes steht 1900 mit $21^1/_2$ % jedenfalls über dem Durchschnitt der Vorjahre, und zwar erfolgte auch hier, wie überall, diese Zunahme der langfristigen Schichten auf Kosten der kurzbemessenen. 1898 dauerten noch $9^1/_2$ % der Dienstschichten nur bis zu 11 Stunden, 1899: $6^1/_2$ %, 1900: $8^1/_2$ %. — Dies alles angesichts einer erheblichen Verkehrssteigerung!

Das hier für den Bahnwärterdienst nach den amtlichen Zahlen gegebene Entwicklungsbild kann nicht in allen Einzelheiten wirklichkeitsgetreu sein. — Es steht nämlich angesichts der Thatache, daß 1898: 600, 1899: gar 900 Köpfe mehr im Bahnüberwachungsdienst in den amtlichen Übersichten registriert werden als im Jahre 1900, zu vermuten, daß die Aushilfskräfte, namentlich die weiblichen Schrankenhilfswärter, die in immer stärkerem Umfange zu derartigen Dienstleistungen herangezogen werden, in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt werden, denn an eine absolute Abnahme des Bahnwärterpersonals ist doch, zumal da sich das Bahnnetz in den letzten Jahren 1896—1899 im jährlichen Durchschnitt um 3 % erweiterte, nicht zu denken.

Das Gesamtresultat bezüglich der Diensteinteilung würde durch das Hereinziehen der Dienstverhältnisse jener Aushilfselemente indes keineswegs günstiger gestaltet werden.

Die Frauen und Mädchen auf dem Bahnwärterposten haben einen 12stündigen Tagesdienst, oder auch so lange Dienst, als es überhaupt hell ist; die männlichen Aushilfskräfte, die ausdrücklich nur im „Nebenamte" als Bahnwärter beschäftigt werden, während sie im übrigen auf ihren Hauptberuf, ein Handwerk oder auf Rentengenuß aus der Invalidenversicherung angewiesen sind, thun so lange Dienst, als Züge auf der Strecke verkehren.

Die Diensteinteilung beim Bahnüberwachungspersonal scheint nach allem ebenso wenig wie die des Weichenstellers geeignet, die oben charakterisierte Zufriedenheitsstimmung dieser Beamtenschicht besonders zu nähren. Es fragt sich schließlich, ob etwa durch reichliche Besoldung ein fruchtbarer Boden für das Wachstum der Berufsfreudigkeit geschaffen ist.

Der Hilfsweichensteller, der seine 10 Jahr im Tagearbeiterverhältnis auf dem Bahnhof zubringt, steht im allgemeinen auf demselben, oben skizzierten Lohnniveau wie der Lokomotivhilfsheizer. Die Tagelöhnersätze des Bahnbetriebs eines Ortes bilden allenthalben die Grundlage für die Besoldung, auf die eine geringe „Stellenzulage" je nach der Funktion des Tagearbeiters aufgesetzt wird. Beim Hilfsweichensteller beträgt sie im allgemeinen 20 Pf. Erst mit den zunehmenden Dienstjahren treten weitere Zulagen von je 10 bis 20 Pf. hinzu. Der Durchschnittslohn der Hilfsweichensteller im gesamten Staatsbahnbetriebe wird für 1899 auf 2,43 Mk., die Aufbesserung seit 1895 auf 28 Pf. angegeben. Wenn man berücksichtigt, wie viel über 30 Jahre alte Arbeiter mit fast 10jähriger Beschäftigungsdauer in dieser Gruppe enthalten sind, wird man den richtigen Beurteilungsmaßstab für diese Durchschnittssätze, die durch keinerlei Nebengelderbezüge erhöht werden, haben. Zudem werden diese Löhne auch nicht ausnahmslos über Sonntag

gezahlt, sondern bei Dienstfreiheit, im Falle der Ablösung durch einen Bahnunterhaltungsarbeiter, einbehalten. An jenem früher erwähnten Verkehrsplatze, wo die Hilfsheizer einen Anfangsgrundlohn von 1,80 Mk. und der eben eintretende Bahnhofsarbeiter 1,40 Mk. empfangen, bezogen 30jährige Männer auf Hilfsweichenstellerposten 2 Mk. den Tag und stiegen im günstigsten Falle, wenn sie auf ihrem Posten alt und grau wurden, bis 2,30 Mk. auf. In größeren Städten bezieht der Hilfsweichensteller einen Anfangslohn von 2,30 bis 2,50 Mk. und nach 10jähriger Dienstzeit einen Höchstlohn von 2,70, 2,80 und 3 Mk.

Erfolgt die Ernennung des Hilfsbeamten zum etatsmäßigen Bahnwärter, dessen Funktionen er indessen keineswegs immer auszuüben braucht, so bezieht er fortan ein festes Jahresgehalt von 700 Mk. und einen Wohnungsgeldzuschuß von 60 bis 180 (bezw. 240) Mk. Bei Verwaltung eines qualifizierten Postens, einer Blockwärterstelle oder eines Haltepunktes mit Fahrkartenausgabe, erhält er gewöhnlich eine Stellenzulage von 60 bis 80 Mk. In den größeren Städten, wo der Mann bisher in seiner Hilfsbeamtenstellung vielfach schon 3 Mk. Tagelohn bezw. nach Abzug der Kassenbeiträge ein Jahreseinkommen bis zu fast 1000 Mk. bezogen hatte, bedarf es einer hinreichenden Teuerungszulage, die indes zusammen mit der höchsten Stellenzulage 200 Mk. nicht überschreitet, um den frisch bestallten Beamten, der überdies größere Aufwendungen für die neue Uniform und die Kleiderkasse zu machen hat, nicht auf ein geringeres Einkommensniveau als das bisher bezogene herabsteigen zu lassen. Erst nach drei Jahren, bisweilen auch noch später, wenn die Beförderung zum etatsmäßigen Weichensteller erfolgt ist, tritt er in den Genuß des seinen Funktionen entsprechenden Gehalts im Anfangsbetrage von 900 Mk. ein. Angesichts des äußerst starken Verschleißes von Kleidung und Schuhzeug, den diese Arbeit mit sich bringt, erscheint der Anfangssatz von 900 Mk. + etwa durchschnittlich 144 Mk. Wohnungsgeldzuschuß (zweite Servisklasse) + vielleicht 100 Mk. Teuerungs- und Stellenzulage, von insgesamt 1150 Mk. oder pro 12stündigen Arbeitstag rund 3,50 Mk. für einen Mann von 40 Jahren, der fast 15 Jahre seines Lebens in diesem verantwortungsreichen Dienste bereits zugebracht hat, an einem Orte von 30 – 40 000 Einwohnern nicht eben hoch. Klagen bezüglich dieses Punktes fehlen natürlich hier so wenig wie bei anderen Bahnerkategorien. Indessen beziehen sich die Klagen der Weichensteller nicht allein, wie sonst wohl bei den Unterbeamten, auf die Niedrigkeit des Anfangsgehalts, sondern ebenso sehr auf die Bemessung des Höchstgehalts und die Aufsteigefrist.

Von 3 zu 3 Jahren steigt der nunmehrige etatsmäßige Weichensteller

erst um 100 Mk., dann immer um je 80 Mk. im Gehalt, bis er nach 18 Jahren endlich bei 1400 Mk. Halt macht. Die Wünsche der Weichensteller gehen etwas weiter; sie möchten womöglich schon binnen 15 Jahren ein Höchstgehalt von 1500 Mk. erreichen. Ich werde unten zur Beurteilung dieses Strebens die Entwickelungsskala des Weichenstellergehalts während des letzten Jahrzehnts wie früher vorführen. Man darf diesen auf das Gehalt bezüglichen Wünschen gegenüber freilich nicht vergessen, daß einem größeren Teil der Weichensteller in günstigen Fällen die Möglichkeit offen steht, nach Ablegung des höheren Examens in die Rang- und Gehaltsstufe eines Weichenstellers I. Kl. aufzurücken, der ein Anfangsgehalt von 1200 Mk. bezieht und innerhalb 18 Jahren bis auf 1600 Mk. steigt; ja, für einige, allerdings zu zählende Glückskinder, denen der Übergang zum mittleren Dienst gelingt, winken schließlich die Gehaltssätze des Stationsassistenten in der Höhe von 1500 bis 2700 Mk.

Die Gehaltsverhältnisse der hier in Frage kommenden Beamtenschichten haben sich allgemein nach dem Rechnungsschema des Etats im letzten Jahrzehnt folgendermaßen gestaltet:

Beamtenklasse.	Etatsmäßige Stellen 1890/91	Mindestgehalt 1890/91	Höchstgehalt 1890/91	Etatsmäßige Stellen 1891/92	Mindestgehalt 1891/92	Höchstgehalt 1891/92	Etatsmäßige Stellen 1897	1898	1899	1900	1901
Bahnwärter	13033	600	750	13 423	700	900	15 452	16 274	17 010	18 136	18 256
		21 Jahre Aufsteigefrist			21 Jahre						
Weichensteller	9677	810	1050	10 739	800	1200	13 798	15 221	15 868	16 885	17 450
		18 Jahre			18 Jahre						
Weichensteller I. Kl. u. Haltestellenaufseher	1897	990	1200	2 208	1000	1500	3 544	4 011	4 011	4 252	4 444
		18 Jahre			18 Jahre						

Beamtenklasse.	Gehaltsstufen seit 1899/1900. 1 + 3 Jahre	2 + 3 Jahre	3 + 3 Jahre	4 + 3 Jahre	5 + 3 Jahre	6 + 3 Jahre	7 + 3 Jahre
Bahnwärter	700	750	800	850	900	950	1000
Weichensteller	900	1000	1080	1160	1240	1320	1400
Weichensteller I. Kl. u. Haltestellenaufseher	1200	1280	1360	1420	1480	1540	1600

Der von je am dürftigsten gestellte Beamte, der Bahnwärter, ist bei der Gehaltsaufbesserung auch am dürftigsten bedacht worden; wenngleich „seine Geburt ihn zu Bescheidenheit verpflichtet" und der „Bahnwärter in Hinterpommern" sich unter den Bauern „mit seinem Gehalte wie ein Prinz vorkommt", wie im Landtag gelegentlich erklärt wurde, so erscheint die Anfangsbesoldung eines Staatsbeamten mit 2 Mk. pro Tag — viel höher stellt sie sich ja nach der Gehaltsaufbesserung des letzten Jahrzehnts nicht — im allgemeinen als unzureichend, namentlich sobald sich die Wohnungsfrage, wie ich es bei Bahnwärtern nicht nur in der Nähe einer Stadt und in den westlichen Industriebezirken hie und da, sondern auch in ländlichen Gegenden mit Dorfcharakter zu beobachten Gelegenheit hatte, schwierig gestaltet und die Teuerungszulagen nicht den Verhältnissen entsprechen. Die Nebenerträge aus Garten- und Ackerwirtschaft, die einem Bahnwärter im Osten in verkehrsärmeren Gegenden zu erzielen möglich ist, fallen an den verkehrsreichen Linien des Westens und angesichts der für die Quadratrute hier zu zahlenden hohen Pachtpreise meistens fort; daß es ausnahmsweise ein Bahnwärter einmal zu einem kleinen Blumen- und Gemüsehandel bringt, kann nichts gegen die allgemeine Thatsache beweisen.

Und dann die zahlreichen Kinder, die bei unseren unteren Bahnbeamten, einem in den jüngeren Jahren körperlich so überaus kräftigen und frischen Menschenschlage, eine typische Massenerscheinung sind! Glücklicherweise scheint der Bahnwärter des üppiger lebenden und bereits etwas von französischer Sitte beeinflußten Westens mit Nachwuchs gewöhnlich nicht so reich bedacht zu sein wie der Kollege im Osten, — es dürfte sich der Segen mit seinen Einnahmen nicht gut vertragen.

Der Einblick in das Budget eines jüngeren, kinderreichen Bahnwärters im Westen gewährt keine sociale Erbauung. Erst wenn die Kinder der Schule längst entwachsen sind, tritt der Mann in den Genuß eines Gehaltes von 900 bis 1000 Mk. ein; 18 Jahre beträgt ja die Aufsteigefrist. Solange die Kinder am meisten kosten, verdient der Vater weniger als 900 Mk. Der Wohnungsgeldzuschuß auf der freien Strecke draußen in Höhe von 72 Mk., eine Teuerungszulage etwa von 90 Mk., weil der Beamte in einem nahegelegenen Orte der ersten Servisklasse seinen Lebensbedarf zu decken genötigt ist, treten hinzu. Über 1000 Mk. Gesamteinnahme kommt der Bahnwärter die ersten Jahre nach seiner etatsmäßigen Anstellung, selbst in dem teuren Westen, im großen Durchschnitt nicht hinaus. Die ortsüblichen Tagelöhne für den eben eintretenden, ungelernten Arbeiter halten sich hier zumeist auf 2,40 Mk.; der geprüfte, meist zehn und mehr Jahre in seinen Funktionen ausgebildete Bahnwärter, der einen eigentlich freien Tag viel-

fach in seinem Dienst nicht kennt, sondern dessen Ruhepausen aus dem Übergang vom Tag- zum Nachtdienst erwachsen, erhält für jede seiner 340 12stündigen Arbeitsschichten nach 10jähriger Beamtenthätigkeit kaum 3 Mk. Daß sich aus diesem Tiefstand der Besoldung Unzuträglichkeiten ergeben können, liegt auf der Hand. Ich versage es mir, hier Leidensgeschichten von konkreten Einzelfällen aus der Praxis zu erzählen.

Die Entwickelung des Gehaltes des eigentlichen etatsmäßigen Weichenstellers gewährt, ohne Rücksicht darauf, daß es sich hier um viel höher qualifizierte Arbeiter handelt, ein fast günstiges Bild, weil es von vornherein um 200 Mk. höher einsetzt, weil ferner diesen Beamten, da sie meist innerhalb der teuren Wohnplätze der hohen Servisklassen selbst wohnen, die vollen Servisbeträge bis zu 180 Mk. und 240 Mk. und die kombinierten Teuerungs- und Stellenzulagen bis zum Höchstbetrage von 200 Mk. zustehen. Diese Summe der Nebenbezüge bedeutet für sie einen weiteren Vorsprung von etwa 100 Mk. vor den außerhalb der Stadt wohnenden Bahnwärtern.

Den Weichenstellern steht zudem die Möglichkeit eines Avancements in höhere Rangklassen, wie die des besser bezahlten Weichenstellers I. Kl., heute in etwas reicherem Maße offen als vor einem Jahrzehnt, während der eigentliche Bahnwärter auf der Strecke draußen nur äußerst geringe Aussichten auf irgend welches Avancement hat. Nur der zur Streckenbewachung oder dem Schrankendienst als Bahnwärter abkommandierte bisherige Hilfsweichensteller wird zu seinem ursprünglichen Beruf den Weg wieder zurückfinden. Die Examensvorbereitung und die Erlangung der Genehmigung zur Examensmeldung ist für außerhalb des Bahnhofs Beschäftigte schwierig. Da nun auch die Gehaltssätze der oberen im Avancement zu erreichenden Klassen um namhafte Beträge von der ersten Stufe an aufgebessert sind, so könnte bei dem Uneingeweihten, der bloß diese Zahlenentwicklung betrachtet und nicht die faktischen Arbeitsverhältnisse dieser Beamten kennt, leicht die Vermutung entstehen, es müßte hier eine recht zufriedene Beamtenklasse geschaffen sein. Allein, „der Zufriedene hat nie genug", pflegte der weißköpfige Philosoph, den ich zwischen Weichen und Wagen entdeckt habe, — ich weiß nicht, ob aus Tiefsinn oder Ironie — zu sagen; und so erklären die Weichensteller sich auch heute für ihren schweren Dienst noch nicht genügend entlohnt.

Wie oben bereits angedeutet, liegen dem Landtag alljährlich Petitionen von Weichenstellern vor, ihnen das Gehalt zu erhöhen, und zwecks Bezugs eines höheren Wohnungsgeldzuschusses die obere Klasse ihrer Gruppe in den Subalternbeamtenrang zu erheben, — von all den harmlosen Wünschen, die sich auf Uniform und Abzeichen beziehen, zu schweigen.

Diese Unterbeamtenkategorien nun waren es gerade, in deren Kreisen, wie oben erzählt, durch den Erlaß des Ministers, der den Übertritt in den mittleren Dienst gestattete, seinerzeit eine helle Freude erweckt wurde.

Indes der durch Diensteinteilung und Besoldung geschaffene Stimmungsnährboden scheint noch nicht stark und fruchtbar genug zu sein, um das Kräutlein „Zufriedenheit", das damals gesät wurde, zur vollen Blüte gelangen zu lassen.

Das Rangierpersonal.

Ist der Lokomotivdienst der Seele und Lebenskraft des Eisenbahnorganismus, der Weichenstellerdienst aber den Funktionen der Gelenke in dem Körper vergleichbar, so wird man die Rangierarbeit als das Geschäft der Stoffassimilation und -verteilung charakterisieren können. Wie ohne diese ein Organismus nicht leben und gedeihen kann, ebenso wenig ist der Eisenbahngroßbetrieb ohne Rangierer denkbar. Sie leiten erst die tausendfach differenzierten Verkehrsinteressen zur einheitlichen Bewältigung, zur Betriebsintegration zusammen, wie sie umgekehrt die einheitliche Transportleistung nach der Vollendung differenzieren, die Massenresultante in die durch Ort und Güterart diktierten hundertfältigen Komponenten wieder auflösen. Die zerstreuten Vielheiten des Verkehrsbedarfs addieren sie zu einem Viel, das in einer Leistung mit einmaligem Kraft- und Unkostenaufwand zu bearbeiten möglich ist. Lokomotive gleich Massenkraft und Rangiergeschäft gleich Massenanlieferung zwecks Massenverarbeitung konstituieren den Großbetriebscharakter der Eisenbahn, wie endlich auch die Verteilung der „Massenförderung" Sache des Rangiergeschäfts ist.

Die ungeheure Vervielfältigung des Leistungseffekts einer Transportoperation durch die Variation der Einzelelemente, wie sie das Rangiergeschäft bietet, kennzeichnet dessen Bedeutung für den Eisenbahnbetrieb. Und es nimmt in der That von Jahr zu Jahr einen immer gewaltiger wachsenden Raum in diesem Transportsystem ein.

Aber merkwürdig, so wichtig diese Funktionen für den Milliardenbetrieb sind, eine ebenso bescheidene Stellung nehmen die entsprechenden Funktionäre innerhalb der gesamten Beamtengruppe ein. Es erklärt sich das freilich wie fast überall in der heutigen Arbeitswelt, wo wir ähnlichen Erscheinungen begegnen, daraus, daß es das Rangiergeschäft mit harter, grober Arbeit zu thun hat. Wenn es weiter an die Frische und Regsamkeit der Sinne und an die Geistesgegenwart der ausübenden Organe außerordentliche Anforderungen stellt, so sind das wiederum Eigenschaften, die durch kein formuliertes Examen zu erweisen und zu erproben und überdies bei der Proletarier-

masse, die ihre Arbeitskraft anbietet, mindestens in derselben Güte und demselben Reichtum anzutreffen sind, wie in den bessergebildeten Bevölkerungsschichten, die nur ein geringes Kräfteangebot liefern und somit einen gegesteigerten Gehaltssatz nötig machen würden.

Die große Konkurrenz zweckentsprechender Arbeitskräfte aber hält den Preis ihrer Arbeit auf dem Arbeitsmarkt niedrig, und so gesellt sich die Mäßigkeit in der Besoldung als ein weiterer typischer Charakterzug zu den genannten Eigenschaften des Rangierberufs: schwere, umsichtheischende Arbeit, hohes Risiko und ernste Verantwortung.

Wie wickelt sich die Berufsarbeit selbst nun ab? Das Rangiergeschäft, dessen Aufgabe im Zusammensetzen und Auseinandernehmen (Zerpflücken) der Züge, im Besetzen und Räumen der Ladestränge an Güterhallen, Viehrampen und Privatanlagen zwecks Entleerens und Beladens der Wagen besteht, wird von Rangierkolonnen, d. h. Gruppen von vier und mehr, von einem vereidigten Vorrangierer oder „Hilfsrangierermeister" geleiteten Arbeitern ausgeführt. Vielfach besteht noch eine Oberleitung, die in den Händen eines etatsmäßigen Rangiermeisters oder eines Stationsassistenten liegt.

Beim Dienstantritt meldet sich der Rangiermeister oder Hilfsmeister beim „Diensthabenden" (Stationsbeamten du jour) und nimmt die Tagesbefehle, vor allem die auf die Wagendispositionen bezüglichen, entgegen. Der Rangierleiter mustert daraufhin die auf den Sammelsträngen vorhandenen verfügbaren Wagen, bezeichnet die angeforderten mit Kreide, prüft ihre Betriebssicherheit, unterrichtet sich bei seinem Dienstvorgänger über das bereits abgewickelte Geschäft und übersieht selbst den gesamten Stand der Arbeiten, den ihm die voraufgehende Schichtkolonne hinterläßt. Da beim Rangiergeschäft viel beschädigt wird, viel „Stücke gemacht" werden, wie es im Jargon heißt, die durch Strafgelder oder Schadensersatzzahlungen wieder gutgemacht werden müssen, so heißt es genau zusehen, daß der Vorgänger nicht stillschweigend die Verantwortung für sein „Malheur" auf den Ablöser überwälzt.

Der Rangiermeister kontrolliert darauf seine Mannschaft, ob sie mit den nötigen Arbeitsmitteln, Mundpfeife, Laterne, Bremsknüppeln, Radschuhen u. s. w. versehen ist, und verteilt die Einzelbefehle an die Rottenleiter, die sich nun mit den Lokomotivführern der Rangiermaschinen ins Einvernehmen setzen.

Die Arbeitsstimmung hängt, abgesehen natürlich vom Wetter, ganz von der Masse der zu bewältigenden Arbeit und — von dem Charakter des Lokomotivführers ab. Wie die Rangierarbeit für das Lokomotivpersonal, falls sie von einem ungeschickten oder ungeübten Vorrangierer geleitet wird, zur Qual werden kann, so vermag umgekehrt ein übellauniger oder untüchtiger

Lokomotivführer die Rangierarbeiter seines Feldes zur hellen Verzweiflung zu bringen. Der eine ist zu ängstlich und vorsichtig in dem „Abstoßen" der Wagen, dem „Zurückdrücken", weil schon einmal, während er die Maschine bediente, ein Rangierer zerquetscht worden ist, der andere ist verärgert durch die Rangierarbeiter und hält sich nun strikt an seine „Dienstanweisungen für das Rangiergeschäft", die ein flottes Erledigen der Rangieraufgaben ganz unmöglich machen; er wartet peinlich erst ein Signal auch für die geringste Maschinenbewegung ab, fährt sehr vorsichtig und niemals eher, als bis der Rangierbeamte, der das „An- und Abhängen" der Wagen mittelst der Kupplungen zu bewirken hatte und zwischen den Gleisen steckte, deutlich wieder von ihm gesehen wird; er bewegt keinen Rangierzug, der über 16 Achsen zählt, ohne Bremsenbesetzung, und derlei Gewissenhaftigkeiten mehr. Bei solcher Art Personal giebt es keine Ruhepausen in der Arbeit; es ist ein ewiges Rennen und Laufen, ein Wiederheranfahren, „Vorziehen und Zurückdrücken", das von einem flotten, sicheren Führer vermieden werden kann. Solch einem forschen Fahrer kommt es nicht darauf an, auch ein paarmal „gegenzukrachen": „er riskiert was"; die Hauptsache ist, mit der Zusammenstellung des Zuges fertig zu werden und womöglich noch einige Minuten Ruhe bis zum Eintreffen des nächsten Güterzuges, der neue Arbeit bringt, herauszuschlagen.

Daß die Arbeitsstimmung der Rangierarbeiter demnach von der Geschäftsführung des Lokomotivbeamten, von eben dieser Gewißheit, eine Pause im Dienst zu haben oder nicht zu haben, abhängen muß, versteht sich von selbst. Wie sehr bedarf doch der Rangierer eines Augenblicks Ruhe bei seinem tollen Arbeitstreiben! Das Pfeifen und Laternenschwingen und Schreien geht in einem fort; nur auf wenigen großen Bahnhöfen sind ja erst die Nummerntrommeln oder die elektrischen Fernmelder als Signalgeber für den Weichensteller eingeführt, und wie oft läßt die Bahnhofsbeleuchtung zu wünschen übrig. So ist man fast überall auf mündlichen Zuruf angewiesen. Die persönliche Verständigung mit dem Lokomotivführer läßt sich überhaupt vorläufig nicht anders als auf dem Wege des Pfeifens und Rufens, des Arm- und Laternenschwenkens denken.

Und dazu nun das Rennen und Aufspringen und Kriechen zwischen den Wagen! Auf die Signale hin kommen die losgehängten und abgestoßenen Wagen gelaufen. Der Abkuppler fährt mit und sucht mit der Handbremse die Geschwindigkeit des Wagens zu regulieren. Andere Rangierarbeiter fangen ihn mit Bremsknüppeln, die sie zwischen Untergestell und Rad einzwängen, oder durch Vorlegen von Bremsschuhen im flotten Entgegenrennen und Mitlaufen ab; wieder ein anderer oder auch einer der Mitläufer springt

kurz vor dem Aufprallen des laufenden Wagens gegen die stehenden, dazwischen, um die langgeschraubte Kupplung einzuhaken, ehe der Wagen zurückfedert. Reicht aber die durch den Stoß erteilte Eigenbewegung des Wagens nicht zu, wie dies bei Schneewetter regelmäßig der Fall ist, so muß dieser von den Arbeitern mit eingestemmten Schultern an seinen Platz geschoben werden.

Beim Rangieren über einen „Eselsrücken" oder Ablaufberg gestaltet sich das Geschäft für die Rangierer vielleicht noch intensiver, wenn es auch schneller sich abwickelt. Ungezählte Wagen sind hier umzustellen. Da diese Rangiermethode in erster Linie auf den großen Verteilungsgüterbahnhöfen für das Zerpflücken der Züge angewendet wird, so handelt es sich hier gewöhnlich um Tausende von Achsen, die binnen weniger Stunden umgestellt sein müssen. Der vom Rangiermeister auf Grund der Begleitpapiere nach Rangiergliedern bezeichnete Zug wird von einem geschickten Rangierarbeiter „lang gemacht", d. h. die Kupplungen lose geschraubt, so daß sie hernach leicht ohne Verzug ausgehakt werden können. Die Rangiermaschine zieht den Zug vor bis über die Weichenmündungen, in die die einzelnen Wagen verteilt werden sollen, hinaus auf den Ablaufberg, der Rangierer kriecht unter den Puffern Wagen für Wagen zur Kupplung und „hängt los"; während die Wagen auf ebenem Schienengelände erst abgestoßen werden müssen, laufen sie hier vermöge ihrer eigenen Schwere den Berg hinunter ihrem Bestimmungsgeleise zu, wo sie, meist in kräftigem Schwunge einfahrend, von den Rangierern aufgefangen und „festgemacht" werden.

So bezw. in umgekehrter Reihenfolge stellt sich in den Hauptzügen das normale Bild der Rangierarbeit dar, das sich unaufhörlich mit geringen Pausen wiederholt. Die Schwierigkeiten der Wagenbehandlung im einzelnen sind hierbei noch garnicht gekennzeichnet. Da giebt es einmal dutzenderlei Specialwagen, Kessel-, Vieh-, Petroleum-, Dynamit-, Langholz-, Schemel-, Bahnpostwagen, feuergefährliche, die sämtlich nicht abgestoßen werden dürfen, sondern eine besonders behutsame Umstellung erfordern.

Vor allem aber ist die Betriebsordnung mit ihren strengen Fahrvorschriften zur Vermeidung von Transportgefährdungen zu beachten. Die Hauptgeleise sollen nach Möglichkeit vom Rangierbetrieb nicht berührt werden, das Aussetzen von Wagen auf tote Geleise, Werkstatts- und Ladegeleise, Drehscheiben, Schiebebühnen, Centesimalwagen, darf nur unter besonderen Vorsichtsmaßregeln geschehen. Schließlich — und hier hat sich ein eindringliches Verständnis für die Zugbildungsprincipien jedesmal neu zu bethätigen — ist bei der Bildung des Zugstammes immer die richtige Auswahl und Verteilung der Wagen, nicht nur selbstverständlich nach ihrer

örtlichen Bestimmung, sondern insbesondere auch nach ihren technischen Eigenschaften zu beobachten. Die Bremsausrüstung der beladenen Güterwagen, das Aussetzen von „Heißläufern", Radstand und Ladeprofil, die Vorschriften über Luftdruckbrems- und Heizvorrichtungen, über Schutzwageneinstellung, das Übereinkommen der gegenseitigen Wagenbenutzung, dies und anderes muß dem Rangierer schier unbewußt durch den Kopf gehen, wenn er die Züge „zusammenwirft". Der Rangiermeister allein kann das alles nicht übersehen und durchführen; seine Arbeiter müssen mit denken.

Es erhellt deutlich, was unter diesen Umständen ein Leutewechsel, die Neueinstellung von ahnungslosen Elementen an Stelle der dienstvertrauten, aber arbeits- und dienstuntauglich gewordenen Arbeiter zu besagen hat. Das Rangiergeschäft will von altgeschulten, umsichtigen, arbeitszähen Männern besorgt sein. Wie sehr es selbst diese oft mitnimmt, verrät vielleicht der treuherzige Ausruf, den ich einmal von einem älteren Rangierer vernahm: „Man ist doch wahrhaftig kein Demokrat, aber hierbei könnt's einer werden!" Von Nebel und Nacht, vom Regen, der das Laufen in dem Geleiskies, das Aufspringen auf die schlüpfrig gewordenen Trittbretter noch schwieriger macht, vom Wind, der die Wagen bald zum eigenmächtigen Laufen veranlaßt, bald sie infolge seines Gegendrucks nicht von der Stelle kommen läßt und — last not least — von den Tücken des schneereichen Winters ist bei alledem noch garnicht die Rede gewesen. Kaum ist es nötig, über den bedeutsamen Einfluß dieser elementaren Mächte auf den Rangierbetrieb ein Wort zu verlieren; doch ist es nicht uninteressant, einmal einen reinen Fachmann darüber sprechen zu hören.

In einer von seiten höchster Eisenbahnbeamten geprüften, preisgekrönten Schrift[1] des Herrn Lokomotivführer Pfennig-Berlin findet sich ein Kabinettstück der Schilderung solches Winterbetriebes; es heißt da:

„Bei Nebelwetter und des Nachts ist der Rangierdienst für das gesamte Personal ein schwererer. Da die Fernsicht beschränkt ist, müssen die Sinne schärfer angespannt werden. Die ganzen Hantierungen erfordern eine erhöhte Aufmerksamkeit, und in noch verschärfter Weise in einer Winternacht mit Schneefall und Wind.

In jeder Weiche befindet sich ein Mann zum Reinigen, und da es Leute vom Bahnmeister sind, die mit dem Betrieb des Bahnhofs weniger

---

[1] Vier Preisarbeiten über „Rangierdienst im allgemeinen", herausgegeben vom „Ausschuß für die idealen Bestrebungen", einer Unterabteilung des „Vereins deutscher Lokomotivführer". Hannover, Vereins-Buchdruckerei 1898. Diese Schrift ist ein hervorragendes Zeugnis der geistigen Tüchtigkeit dieser Beamtenklasse.

Bescheid wissen, so müssen Vorrangierer und Lokomotivführer doppelt aufpassen, damit niemand überfahren wird.

Kein Wagen will laufen, überall muß hingefahren werden. Die Rangierer stampfen bald bis an die Kniee im Schnee, kein Zug geht richtig ab; der diensthabende Stationsbeamte treibt, immer vorwärts heißt es, kaum bleibt den Leuten Zeit, einen Bissen Brot, einen Schluck warmen Kaffee zu nehmen; ein andermal holen wir die Ruhe wieder nach, heißt es, was irgend möglich ist, müssen wir doch schaffen. — Es geht! Jeder thut seine Schuldigkeit doppelt, sich damit tröstend, daß bessere Tage und Nächte folgen; zwar geht die Arbeit langsam, aber als der Nachtdienst seinem Ende naht, ist auch nichts liegen geblieben.

‚Wir werden jetzt den Ladestrang zusammendrücken,' sagt der Rangiermeister zum Lokomotivführer, ‚ich werde mit nach hinten gehen.' Der Rangiermeister geht den Ladestrang entlang, bei jeder ‚Lücke', die er trifft, das Signal zum Zurückfahren gebend. Langsam wird zusammengedrückt. Da auf einmal ein heftiges ‚Halt'-winken. Viele Laternen beleuchten einen Fleck. Jetzt kommt der Rangiermeister atemlos zur Maschine gerannt. ‚Wir haben den Verbinder Schulze überfahren, — tot — er muß gestolpert sein.' — Schweigend wird der Dienst zu Ende geführt, still und ernst geht ein jeder seiner Wohnung zu. Sie haben die Fittige des Todesengels rauschen hören."

Die letzten Sätze sind mehr als ein rhetorischer Schlußaccord. Die schwarzen Schatten des Unglücks sind unzertrennliche Begleiter des Rangierbetriebes. Über ein Drittel aller Unfälle, von denen Bedienstete der preußischen Staatsbahnen in den letzten drei Jahren getroffen wurden, entfielen auf das Rangiergeschäft, obwohl Rangiermeister, Bahnhofsarbeiter und Weichensteller zusammen noch kein Fünftel des im gesamten äußeren Bahnbetriebe beschäftigten Personals ausmachen[1].

---

[1] In anderen Ländern liegen die Verhältnisse zum Teil günstiger, zumal in Amerika, seitdem dort die Privatbahngesellschaften die automatischen Kupplungen mit gewaltigem Kostenaufwand in der verhältnismäßig kurzen Zeit von 7½ Jahren bei einer Million Güterwagen eingeführt haben.

Die letzt erschienene Ausgabe der Statistical Reports of Interstate Commerce Commission giebt eine interessante Entwickelungsreihe.

Es waren mit automatischen Kupplungen versehen:

1889:	80 510;	1890:	115 319;	1891:	169 035	Wagen.
1897:	678 725;	1898:	909 574;	1899:	1 137 719	"

Am 1. Januar 1900 sollen von 5/4 Millionen insgesamt vorhandenen Wagen 91 % mit automatischen Kupplungen — und zwar nach mehr als 100 verschiedenen Systemen — versehen gewesen sein.

Wer im Betriebe gestanden hat, weiß den psychologischen Einfluß dieser Thatsache auf die Arbeit und die Arbeiter zu würdigen. Der Unfall eines Kollegen, der sich in seinen Schmerzen windet, ohne immer sofortige ärztliche Hilfe zu erhalten, deprimiert die Arbeiterschaft und raubt ihr damit die Sicherheit und den Wagemut, mit dem sie sonst ihren Diensteifer bethätigt. Die Zwangsvorstellung: „ein Unglück kommt nie allein" — übt eine unheimliche Wirkung. Nur die harte Notwendigkeit der Bewältigung immer neuer Arbeit, die die Gedanken ablenkt, schwächt die lähmenden Wirkungen dieser psychischen Depression.

In der Beurteilung des Wesens der Rangierthätigkeit ist dieses Moment nicht bedeutungslos. In jene Schilderung des Nachtbetriebes ist es mit sicherem Takt hineingewoben, um dem harten Bild dieser Arbeit jene sentimentale Nüance zu verleihen, die sie für das Empfinden des Bahners in der Wirklichkeit hat.

* * *

Im Eingang des Abschnittes war bereits kurz die Frage gestreift worden, aus welchem Menschenmaterial diese Rangierer gewonnen werden. Der gewöhnliche Tagarbeiter, der von der Verwaltung zum Bahnunterhaltungs- wie zum allgemeinen Bahnhofsdienst überhaupt herangezogen wird, stellt den Rekruten für die Rangierkolonnen. Natürlich können nur die tüchtigsten, entschließungsfähigsten und rüstigsten ausgewählt werden. Ist ein solcher Rottenarbeiter längere Zeit geschult und hat sich besonders bewährt, vereidigt man ihn und verwendet ihn als Vorarbeiter einer Rangier-

---

Die Ziffern der Unfälle mit töblichem Ausgange beim Rangieren betrugen Anfang der neunziger Jahre durchschnittlich 1 auf 308 Beamte, Ende der neunziger Jahre dagegen 1 auf 451 Beamte.

In Deutschland schweben die Erwägungen über diese Frage noch. Man hat aus der Unzahl patentierter automatischer Kupplungen anscheinend noch nicht die geeignetste herausgefunden, die sich bequem mit der bei uns herrschenden, aus zwei Puffern bestehenden Stoßfangeinrichtung der Wagen vereinigen lassen würde.

Neuerdings soll nun die Anbringung automatischer Kupplungen bei 570 000 Güterwagen binnen eines Zeitraums von 12 Jahren geplant sein. Die Kosten der Ausrüstung eines Wagens mit automatischer Kupplung werden etwa 500 Mk. betragen.

Ob die ebenfalls in Aussicht genommene Installierung der Güterwagen mit durchgehenden Luftdruckbremsen zwecks Steigerung der Betriebsleistungsfähigkeit und Verminderung des Bremserpersonals das Kupplungsprojekt hinderlich oder förderlich beeinflussen wird, entzieht sich der Beurteilung der Außenstehenden. Daß aber auf zehn Jahre hinaus noch mit der unseligen Unfallsziffer beim Rangiergeschäft gerechnet werden muß, ist leider nicht zu bezweifeln.

kolonne. Er erhält das rote Band um die Mütze, zum Zeichen, daß er zu selbständigen Rangieroperationen ermächtigt ist. Von dieser Vertrauensstellung aus rückt er in günstigen Fällen, wenn er das Examen zum Rangiermeister bestanden, in die Stellung eines Hilfsrangiermeisters und, wenn die Verkehrskonjunkturen weiter es erfordern, oder wenn Unglück und Krankheit unter seinen Vordermännern stark aufräumen, zum Rangiermeister d. h. in eine etatsmäßige Unterbeamtenstelle auf.

Es ergeben sich große Verschiedenheiten in den Anstellungsverhältnissen, die im Durchschnitt immerhin für die Oberstufe als günstig bezeichnet werden dürfen. Von den 3629 im Jahre 1900 beschäftigten Rangiermeistern und Hilfsrangiermeistern standen 2403 in etatsmäßiger Stellung.

Auf der Unterstufe allerdings sieht es weniger erfreulich aus; denn auf einen Rangiermeister kommen, wie oben berichtet, eine Mehrzahl Kolonnenführer, und auf jeden dieser Vorrangierer häufig wieder 4 bis 5 Köpfe Rangierarbeiterpersonal. Allerdings gehen von den Rangierarbeitern außerordentlich viele auch in den Bremser- und Weichenstellerdienst über. Für einen befähigten Rangierer wird von den beteiligten Kreisen eine Zeit von mindestens 10 Jahren als die gewöhnliche Wartefrist bis zur festen Anstellung angenommen. Mir ist freilich auch ein Ausnahmefall bekannt, wo es von dem ebenernannten, äußerst tüchtigen Rangiermeister neidvoll hieß: „Der hat vor einem Jahr noch Senkgruben ausgeräumt.“

Da wir es hier beim Rangierdienst im wesentlichen mit Lohnarbeitern zu thun haben, so sind die Grundsätze, die für ihre Besoldung gelten, zum Teil dieselben wie bei den bisher behandelten Hilfsbeamten. In dem Kapitel „Arbeiterverhältnis“ sollen sie eine zusammenfassende Erörterung erfahren. Hier mag nur die Specialisierung der Lohnbeträge für diese Berufsgruppe mit ein paar Strichen skizziert werden.

Ich gehe wieder von den Durchschnittslöhnen der amtlichen Statistik aus.

Die Rangierarbeiter fungieren in der Lohnklasse der „Bahnhofsarbeiter“, auf einer Stufe mit den Kohlenladern, Wasserpumpern, Wagenputzern, Magazinarbeitern, Scheuerfrauen, also in einer etwas bunten, nicht gerade gleichwertig qualifizierten Gesellschaft. Viel Wert kann man den darauf sich stützenden Durchschnittsnotierungen nicht beimessen, sondern nur daraus entnehmen, daß die Rangierarbeiter zu den niedrigst entlohnten Betriebsangestellten gehören. Unter ihnen stehen nur noch nach Maßgabe der Durchschnittssätze die Hilfsnachtwärter, die Hilfsbahn-, -krahn- und -schrankenwärter und -wärterinnen, die Hilfsbremser und -wagenwärter und die Streckenarbeiter. Wenn man von den mit 60 bis 75 Pf. pro Tag bezahlten Hülfsbahnwärterinnen absieht, steht der Durchschnittslohnsatz für

Rangierarbeiter 26 Pf. über dem Niveau der niedrigsten Lohnklasse des Eisenbahnbetriebes, die mit 2,18 Mk. angesetzt ist. Die Durchschnittslohnsätze der Klasse, in welcher die Rangierarbeiter notiert wurden, bewegten sich in den letzten fünf Jahren um die mittlere Linie von 2,35 Mk. 1895: 2,32 Mk.; 1896: 2,25 Mk.; 1897: 2,31 Mk.; 1898: 2,38 Mk.; 1899: 2,44 Mk. Für die Rangierarbeiter im besonderen ist bei diesen Sätzen indes zu berücksichtigen, daß sie, weil ältere Personen verhältnismäßig wenig im Rangierdienst beschäftigt werden können, zu einem großen Teil für jüngere Angestellte gelten. Da Stellenzulagen nur ungleichmäßig gezahlt werden, so bezeichnen im allgemeinen die ortsüblichen Tagelöhne das Anfangsniveau des Rangiererlohnes; in den Orten der niedrigsten Lohnsätze stehen sie natürlich um 30 bis 50 Pf. darüber, in den höchstzahlenden um einiges darunter. Immerhin ergeben sich auf diese Weise noch Schwankungen in den Anfangslöhnen zwischen 1,50 Mk. an östlichen und 2,50 bis 2,60 Mk. an westlichen Plätzen. In mitteldeutschen Industrieplätzen werden 2,30 gezahlt, innerhalb Berlins und seiner Vororte differieren die Anfangslöhne zwischen 2,50 und 2,80 Mk.[1]; hier und im Westen bleiben sie also zum Teil noch um 20 Pf. hinter den ortsüblichen Sätzen zurück. Die Höchstlöhne weichen entsprechend voneinander ab. In Berlin stellen sie sich auf 3 Mk. bis 3,20 Mk. Höhere Sätze als diese sind mir nicht begegnet.

Ob diese Besoldungssätze als günstig angesprochen werden dürfen, erscheint angesichts der geschilderten harten, langen Arbeit fraglich. Gewiß steht den tüchtigsten unter diesen Rangierarbeitern, abgesehen von dem Übergang in andere Bahnkarrieren, das Aufrücken in die besserbezahlten Hilfsrangiermeisterstellungen offen. Allein es sind doch noch keine anderthalb Tausend solcher Plätze im ganzen Betriebe vorhanden. Die Lohnsätze für den Hilfsrangiermeister sind um 40 bis 60 Pf. höher als diejenigen für den gewöhnlichen Rangierer.

Zur Beurteilung des Verhältnisses von Arbeitsleistung und Arbeitsvergütung ist schließlich noch ein Blick auf die Diensteinteilung zu werfen. Gleichmäßig einfach und ziemlich lange ausgedehnt, das sind die Kennzeichen, die sie mit der früher mitgeteilten der Bahnbewachungsbeamten gemein hat. Für Rangiermeister gilt, bei ununterbrochener angestrengter Thätigkeit, der Achtstundentag, zu dem gewöhnlich noch eine Viertel- oder halbe Stunde vor und nach dem Dienst hinzutritt, in der sich die Rangierer der aufeinanderfolgenden Schichten über den Stand der Geschäfte zu verständigen haben. Bei „nicht ununterbrochen angestrengter" Thätigkeit ist

[1] Über die neuesten Lohnverbesserungen konnte ich nichts Genaueres in Erfahrung bringen.

eine durchschnittliche tägliche Dienstdauer bis 12 Stunden zulässig, ja die Dauer einer einzelnen Dienstschicht darf bis zu 14 Stunden betragen. „Bei einfachen Betriebsverhältnissen" kann die Dauer der von Pausen unterbrochnen Dienstschicht bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. Für die gewöhnlichen Rangierarbeiter ist keine Höchstdauer festgesetzt; sie werden als Bahnhofsarbeiter eben eine volle Tagesschicht oder eine volle Nachtschicht beschäftigt. Während gerade die eigentlich grobe, physisch ermüdende Arbeit, das Rennen und Bücken und Schieben ihnen zukommt und der Rangiermeister, zumal wenn er in die Jahre kommt, zu einem großen Teile nur den Aufsichtsdienst und die Arbeitsverteilung besorgt, ist die Dienstdauerbemessung in der Praxis doch in den meisten Fällen die, daß jene noch drei Stunden länger beschäftigt werden als der Rangiermeister. Freilich ist auch für die letzteren die Dienstdauer in den letzten Jahren erheblich verlängert werden. 1898 hatten noch 35 % aller Rangiermeister Dienstschichten unter 8 Stunden, 1899: nur noch 17,7 und 1900 keine 14 % mehr.

Selbst da, wo Pausen im Rangiergeschäft zu den Ausnahmen gehören, für welchen Fall Beschränkungen der Dienstdauer des einzelnen Personals angeordnet sind, erfährt die Rangiermannschaft diese Vergünstigung nicht immer. Wie auf den Rangierbahnhöfen mittlerer Verkehrsbezirke, so herrscht auf denen der dichtbelebten Industriebezirke, wo 100 und mehr Züge täglich verkehren und ein großartiges Ladegeschäft sich abwickelt, ja auch in Berlin, d. h. also an Orten, wo für das Lokomotivpersonal der Rangierdienst zum Teil auf 8 Stunden eingeschränkt worden ist, der zwölfstündige Arbeitstag für den Rangierer; und zwar folgen allenthalben gleichmäßig 4 Tagesschichten und 4 Nachtschichten aufeinander.

Diese Beanspruchung des Personals wird überdies nicht einmal durch entsprechende Gewährung freier Tage ausgeglichen. Ruhefristen kommen in der Hauptsache bloß beim Schichtwechsel vor. Nur für die Rangiermeister mit dem 8- bis 9stündigen Arbeitstage findet eine andere Dienst- und Ruhereglung statt.

Ein häufiger vorkommendes Einteilungsschema bietet die Tafel auf S. 160.

Diesen aufsichtsführenden Rangierern ist also ein freier Tag für je drei Wochen im Plane zugesichert. Das gewöhnliche Rangierpersonal darf nur bei voller Sonntagsruhe im Güterverkehr mit Bestimmtheit auf Dienstbefreiung rechnen. Bei eingeschränktem Sonntagsgüterverkehr genießt es nur die Vorteile größerer Pausen im Dienste, die indes vereinzelt, dank dem Übereifer der Vorgesetzten, auch wieder mit Räumungsarbeiten auf dem Bahnhof ausgefüllt werden.

Woche.	Rangiermeister und Hilfsrangiermeister.	Sonntags.		Montags.		Dienstag bis Sonnabend.	
I.	1. Rangiermeister . . .	frei.			6 V. bis 6 N.		1 Mittag bis 10 Nachts.
	1. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .	frei.			6 V. bis 6 N.		1 Mittag bis 10 Nachts.
	2. Rangiermeister . . .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.
	2. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.
	3. Rangiermeister . . .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
	3. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
II.	1. Rangiermeister . . .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.
	1. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.
	2. Rangiermeister . . .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
	2. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
	3. Rangiermeister . . .		frei.		6 V. bis 6 N.	1 M. bis 10 N.	
	3. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .		frei.		6 V. bis 6 N.	1 M. bis 10 N.	
III.	1. Rangiermeister . . .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
	1. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .	12 N. bis 6 V.		6 N. bis 6 V.		6 V. bis 3 N.	
	2. Rangiermeister . . .		frei.		6 V. bis 6 N.	1 M. bis 10 N.	
	2. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .		frei.		6 V. bis 6 N.	1 M. bis 10 N.	
	3. Rangiermeister . . .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.
	3. Hilfsrangiermeister bezw. Rangiermeister .		6 V. bis 6 N.			6 N. bis 6 V.	9 bis 12 N.

Solche ein wenig nach Chikane schmeckenden, wenn auch nur gelegentlich auftretenden Nebenarbeiten, die die geringe Ruhe noch verkürzen, verderben die Arbeitsstimmung der Rangierer mehr, als wenn sie etwa tagelang die Arbeit eines erkrankten oder verunglückten Kollegen mit übernehmen müssen, dessen Stelle offen gehalten werden soll, oder für den sich überhaupt nicht sofort eine geeignete Ersatzkraft findet; da trägt das Solidaritätsgefühl über die Schwierigkeiten hinweg.

Stimmung aber gehört zu der schweren Arbeit des Rangierers, wenn sie flott und sicher vor sich gehen und den Mann nicht vor der Zeit arbeitsmüde machen soll.

Das Arbeiterverhältnis im preußischen Staatsbahnbetriebe.

Das Dienstverhältnis der verschiedenen Gruppen des unteren Eisenbahnpersonals ist seinem rechtlichen Charakter nach ein außerordentlich vielgestaltiges, je nachdem es durch privatrechtlichen Dienstvertrag oder durch öffentlich rechtliche Verfügungen bezw. durch Etatsgesetze geregelt ist.

Man kann in erster Linie als Hauptkategorien Beamte und außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Hilfsarbeiter unterscheiden. Die Beamteneigenschaft charakterisiert sich durch die Art der Berufung und Aufnahme des Angestellten in das staatliche Dienstverhältnis auf dem Wege formeller urkundlicher Verfügung mittelst des Bestallungsdekrets, das die Berufungsthatsache mit oder ohne Vorbehalt des Widerrufs (Kündigung) enthält. Die Ableistung des Amtseides ist kein besonderes Charakteristikum für die Beamtenqualität, da dieser in fast gleicher Form auch von Nichtbeamten geleistet werden muß.

Die Beamten gliedern sich nach Maßgabe des Besoldungsetats in etatsmäßige und außeretatsmäßige. Die ersteren haben Anspruch auf Pension ohne Beitragsleistung, auf bestimmte vierteljährliche, im voraus zu beziehende Gehaltsbeträge, auf Wohnungsgeldzuschuß, Umzugsvergütung und Tagegelder für besondere Kommissionen. Die außeretatsmäßigen Beamten beziehen aus einem besonderen Titel des Etats diätarische Remunerationen bezw. diätarische Besoldungen. Sie umfassen die sogenannten Aspiranten, die in der Ausbildung begriffenen Dienstanfänger und Civilsupernumerare, welche die Vorbedingung für eine selbständige, verantwortliche Amtsausübung noch nicht erfüllt und das Examen noch nicht abgelegt haben, und die Diätarien, diejenigen diätarisch beschäftigten Unterbeamten und Assistenten, welche alle Bedingungen zur Anstellung erfüllt haben und nun nach Maßgabe ihres

Dienstalters bezw. ihrer vom Vorgesetzten zu beurteilenden dienstlichen Befähigung auf Verleihung frei werdender Stellen rechnen.

Hinsichtlich der Kündigung walten zwischen den etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Beamten weitere Verschiedenheiten ob. Während letztere sämtlich auf Kündigung angestellt sind, haben die etatsmäßig Angestellten nach einer mindestens fünfjährigen befriedigenden Staatseisenbahndienstzeit Aussicht auf „feste“, „definitive“, „unwiderrufliche“, „unkündbare Anstellung auf Lebenszeit“, wonach sie fortan gegen ihren Willen nur noch im formellen Disciplinarverfahren aus dem Beamtenverhältnis ohne Pension entlassen werden können, während den kündbar angestellten Beamten unter formloser Wahrnehmung des Kündigungsvorbehalts die Stellung aufgesagt werden kann. Für das kündbare Dienstverhältnis von Beamten und Anwärtern ergeben sich nach Maßgabe der Dienstzeit wieder Abstufungen, indem die Anstellung auf sofortigen Widerruf, „auf Probe“ oder aber auf langfristige Kündigung abgestellt sein kann; letzteres Verhältnis tritt gewöhnlich nach Ablegung der Prüfung oder auf Grund einer besonderen Genehmigung ein.

Diesen Beamtenkategorien mit verwaltungsrechtlich geregeltem Dienstverhältnis stehen ungleich größere Gruppen von Subaltern- und Unterpersonal gegenüber, die durch privatrechtlichen Kontrakt der Eisenbahnverwaltung verpflichtet sind:

a) nicht versorgungsberechtigte, überwiegend im niederen Dienste ständig beschäftigte Hilfsarbeiter mit Beamtenfunktion, die zum Teil, bei Fehlen von Versorgungsberechtigten oder bei günstiger Betriebskonjunktur, Aussicht auf Aufnahme ins Beamtenverhältnis haben (Militäranwärter dieser Dienstgruppe werden sofort beim Diensteintritt ins Beamtenverhältnis zunächst auf Widerruf, dann auf Kündigung übernommen): — Stations-, Kanzlei- und technische Gehilfen, Trajektaufseher, Lokomotivheizer, Maschinenwärter, Trajektheizer, Telegraphisten, Telegraphenaufseher, Telegraphenhandwerker, Wagenmeister, Lademeister, Magazinaufseher, Rangiermeister, Portiers, Bahnsteigschaffner, Weichensteller, Krahnmeister, Bahnwärter, Nachtwärter, Bremser, Schaffner in Hilfsbeamtenstellen kommen hier in Betracht; —

b) die weiblichen Hilfsbeamten und

c) als ein besonderes Kontingent, die Eisenbahnarbeiter.

Die voraufgegangenen Kapitel waren den für den äußeren Bahnbetrieb bedeutsamsten Hauptvertretern des Subaltern- und Unterpersonals, soweit sie im Beamtenverhältnis standen oder wenigstens greifbare Aussicht auf Übernahme ins Beamtenverhältnis besaßen, gewidmet.

Es verbleibt mir die Aufgabe, das Arbeiterverhältnis, d. h. die durch

Dienstvertrag außerhalb des Beamtenverhältnisses geregelte Stellung der Eisenbahnhilfsarbeiter und Handwerker einer Betrachtung zu unterziehen.

Hier handelt es sich um das Gros der Arbeitskräfte, die zu dem einheitlichen Betriebseffekte im Eisenbahnbereiche zusammenwirken. Sie stellen die Basis der Pyramide dar, von der die Mehrzahl der Unterbeamten nach langer Schulung als qualifizierte Arbeiter emporsteigen. Aber nicht etwa nur die Zurückgebliebenen, denen durch Mangel an Fähigkeiten oder Ungunst des Vorgesetzten das Aufsteigen in Beamtenstellungen abgeschnitten ward, bilden den Kern der Arbeiterschaft, sondern vielmehr die Zehntausende von Arbeitern in den vielerlei Funktionen des Betriebes, welche überhaupt nicht die Möglichkeit einer fortschreitenden Laufbahn gewähren, also sowohl die stetigen Elemente, die sich seit langen Jahren an dieselbe Thätigkeit (z. B. im Bahn- und Telegraphenunterhaltungsdienst, Güterboden-, Bahnhofs-, Werkstätten- und Gasanstaltsarbeit) gebunden haben, wie die problematischen Naturen, die nur einmal in vorübergehender Beschäftigung durch den Betrieb hindurchgehen und durch die Arbeitsverhältnisse hier zum längeren Verbleiben sich nicht gefesselt fühlen.

Ich beabsichtige natürlich nicht im entferntesten, auf die vielfach gegliederten Arbeitermassen und ihre Arbeitsverhältnisse im einzelnen einzugehen. Es handelt sich hier, ausschließlich der Hilfsarbeiter in den oben geschilderten Berufsgruppen, um mehr als 150 000 Personen, die auf etwa 30 bis 40 verschiedenen Arbeitsfeldern beschäftigt sind. Mit Detailschilderungen auf Grund von Einzelbeobachtungen ist hier nichts gethan; nur das Allgemeingültige darzustellen ist möglich; die summarischen Ergebnisse der amtlichen Berichterstattung sind für die generelle Kennzeichnung der Arbeiterdienstverhältnisse zu erschließen.

Das Arbeitsverhältnis wird bestimmt durch die Arbeitsordnung und — ihre Handhabung seitens der Vorgesetzten. So verschieden deren Charakter und sociales Interesse, so verschieden können sich auch unter der Herrschaft derselben Vorschriften die Verhältnisse je nach der Art der Ausführung gestalten.

Immerhin bietet die Arbeitsordnung einen Rahmen, dem sich das örtliche Einzelbild trotz aller Besonderheiten einzupassen hat.

Die wichtigsten Bestimmungen der für den gesamten Betrieb geltenden Arbeitsordnung, der alle Arbeiter vom einfachsten Bahnarbeiter bis zum Hilfsbeamten unterworfen sind, lauten:

§ 1. Lebensführung. Die einzustellenden Arbeiter müssen sich in ihren bisherigen Lebensverhältnissen achtbar und unbescholten geführt und an ordnungsfeindlichen Vereinen und Bestrebungen nicht beteiligt haben

und aus ihrem letzten Dienstverhältnis ohne Verletzung der etwa eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen ausgeschieden sein.

Auch außerhalb des Dienstes hat der Arbeiter sich achtbar und ehrenhaft zu führen und sich von der Teilnahme an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen fernzuhalten.

Kein Arbeiter darf ohne schriftliche Erlaubnis des vorgesetzten Inspektionsvorstandes Gast- oder Schankwirtschaft oder, wenn er als Handwerker beschäftigt ist, sein Handwerk gewerbsmäßig für sich betreiben oder durch seine Hausangehörigen betreiben lassen.

§ 3. Allgemeine Dienstpflichten. 1. Jeder Arbeiter hat sich in der vorgeschriebenen Weise pünktlich zum Dienstantritt wie bei Beendigung zu melden, die ihm übertragene Arbeit jeglicher Art, und zwar auch solche, für die er nicht ausdrücklich angenommen ist, ordnungsgemäß, nach erhaltener Anweisung auszuführen und darf während der vorgeschriebenen Arbeitszeit ohne Erlaubnis weder die Arbeitsstelle verlassen, noch Räume, in denen er keine Arbeiten zu verrichten hat, oder Wirtschaften betreten.

2. Ohne eine besondere Genehmigung ist auch verboten die Vornahme gemeinschaftlicher Besprechungen, sowie das Verlesen, Ausbieten, der Verkauf und die sonstige Verbreitung von Drucksachen und Schriftstücken während der Arbeitszeit, in den Arbeitsräumen, Höfen oder sonstigen Plätzen der Verwaltung.

Bei außerordentlichen Bedürfnissen ist jeder Arbeiter verpflichtet, auch über die ein- für allemal bestimmte Arbeitszeit hinaus, sowie auch zur ungewöhnlichen Zeit zu arbeiten. In besonderen Fällen können außerordentliche Belohnungen gewährt werden.

§ 9. Löhnungen. Jedem Arbeiter werden bei der Annahme die Art und Höhe des ihm zu gewährenden Lohnes und die sonst etwa zugebilligten Vergütungen (Fahr- und Nachtgelder) mitgeteilt, ebenso die Zeitpunkte und die Form, in welcher die Zahlung erfolgt.

§ 11. Arbeitsversäumnis und Überstunden. 1. Der Tagelohn wird nur für diejenige Zeit gewährt, in welcher der Arbeiter dienstlich thätig gewesen ist. Inwiefern in Fällen vorübergehender, unverschuldeter Dienstverhinderung die Fortzahlung des Lohnes erfolgt, bestimmt sich allein nach den hierüber von der Staatseisenbahn erlassenen besonderen Vorschriften.

2. Den mit den Dienstverrichtungen der Unterbeamten dauernd betrauten Arbeitern wird für die Ablöserruhetage und den Arbeitern, welche an Sonn- und Festtagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebes regelmäßig zur Dienstleistung herangezogen werden, für die ihnen bewilligten Ruhezeiten und Zeiten zur Teilnahme am Sonntagsgottesdienste der Tagelohn fortgewährt.

3. Die hierunter fallenden Arbeiter haben keinen Anspruch auf Vergütung geleisteter Überstunden; inwieweit ihnen eine solche ausnahmsweise gewährt werden kann, und in welcher Weise den übrigen Arbeitern die Leistung der Überstunden zu entgelten ist, bestimmt die Eisenbahndirektion.

4. Bei Kürzung des Lohnes infolge schuldhafter Arbeitsversäumnis können Arbeitsstunden, welche nicht voll eingehalten sind, unberechnet bleiben.

§ 12. Ersatzpflicht. 1. Jeder Arbeiter hat für den Schaden aufzukommen, den er durch sein Verschulden der Eisenbahnverwaltung an Werkzeugen und anderen Gegenständen durch mangelhafte Arbeit oder Arbeitseinstellung u. s. w. verursacht.

2. Hat ein Arbeiter rechtswidrig die Arbeit verlassen und dergestalt das Arbeitsverhältnis aufgelöst, so kann ihm an Stelle des Schadenersatzes der rückständige Lohn bis zum Betrage des durchschnittlichen Wochenlohnes, soweit dieser den sechsfachen ortsüblichen Tagelohn (§ 8 des Kranken-Versicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 in der Fassung vom 10. April 1892) nicht übersteigt, sonst bis zum Betrage dieses letzteren zu Gunsten der Abteilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung einbehalten werden.

§ 13. Strafen.

1. Zu Gunsten der Eisenbahnkrankenkasse können von der Dienststelle, welche den Arbeiter angenommen hat oder beschäftigt, als Strafen für Verletzung übernommener Pflichten Abzüge vom Lohn gemacht werden.

5. Die Geldstrafen (auch die von höherer Stelle festzusetzenden) müssen ohne Verzug festgesetzt und dem Arbeiter zur Kenntnis gebracht werden. Sie werden bei der nächsten Lohnzahlung einbehalten.

§ 14. Lohnabzüge.

I. Vom Lohn können außer in den vorbezeichneten Fällen (§ 11 Abs. 4) schuldhafte Arbeitsversäumnis, (§ 12, 2) Schädigung der Verwaltung seitens des Arbeiters durch schlechte Arbeit oder Kontraktbruch, (§ 13) Strafen — einbehalten werden:

1. die statutenmäßigen Beträge zu den Pensions-, Kranken- und sonstigen Hilfskassen der Eisenbahnverwaltung;

2. die Arznei- und sonstigen Kosten, welche der Krankenkasse für Familienangehörige zu erstatten sind:

ferner können

3. die Löhne wegen rückständiger Steuern nach Maßgabe des Lohnbeschlagnahmegesetzes vom 21. Juni 1869 mit Beschlag belegt werden.

II. Anderweitige Abzüge sind nur mit besonderer Einwilligung des Arbeiters zulässig.

§ 18. Beendigung des Dienstverhältnisses.

Das Dienstverhältnis kann, sofern im einzelnen Falle nichts anderes vereinbart ist, während der ersten vier Wochen von beiden Teilen jederzeit sofort, nach dieser Zeit, unbeschadet der früheren Lösung im Falle beiderseitigen Einverständnisses durch eine jedem Teile frei stehende, 14 Tage vorher erklärte Aufkündigung gelöst werden.

§ 19. Sofortige Entlassung.

Die sofortige Entlassung des Arbeiters, vor Ablauf der vertragsmäßigen Zeit und ohne vorhergegangene Aufkündigung ist zulässig bei Vorbringen falscher Zeugnisse und Versprechungen, bei Diebstahl, Betrug u. s. w., oder wenn er die Arbeit unbefugt verlassen hat oder sonst den ihm nach dem Arbeitsvertrage obliegenden Verpflichtungen nachzukommen beharrlich verweigert.

§ 20. Sofortiger Austritt.

Sofortiger Austritt des Arbeiters aus dem Dienste ist zulässig, wenn der Arbeiter zur Fortsetzung der Arbeit unfähig wird, 2. bei Beleidigung seiner Person oder seiner Familie durch den Vorgesetzten, bei Vergehen oder Verbrechen von Vorgesetzten oder deren Familienangehörigen gegen ihn oder seine Familienangehörigen, oder 3. bei Verleitung zu verbrecherischen Handlungen, 4. wenn der schuldige Lohn nicht in der bedungenen Weise ausgezahlt oder bei Stücklohn nicht für ausreichende Beschäftigung gesorgt wird, oder wenn der Dienstvorgesetzte sich widerrechtlicher Übervorteilungen gegen ihn schuldig macht, 5. wenn bei Fortsetzung der Arbeit sein Leben oder seine Gesundheit einer erweislichen Gefahr ausgesetzt sein würde, welche bei Eingehung des Dienstverhältnisses nicht zu erkennen war.

§ 21. Entschädigung wegen ungerechtfertigter Entlassung.

Eine Entschädigung für unbegründete sofortige Entlassung findet nur, soweit ein Schaden nachgewiesen ist, und auch nur bis zur Höhe des dem Entlassenen für die Dauer des Kündigungsverhältnisses entgangenen Lohnes statt.

Zur Erläuterung dieser „Gemeinsamen Bestimmungen“ mögen einige Bemerkungen dienen, die die konkreten Anwendungsformen dieser Vorschriften betreffen.

Verbot der Teilnahme an ordnungsfeindlichen Vereinen und Bestrebungen, dazu die Abweisung Arbeitssuchender[1], wegen Ver-

[1] Z. B. Kontraktbrüchige Arbeiter dürfen von den Eisenbahnverwaltungen wie von den Eisenbahnunternehmern nicht in Dienst gestellt werden, um der Landwirtschaft in ihrem Arbeitermangel nach Möglichkeit entgegenzukommen (1898, Eisenbahnverordnungsblatt 95).

letzung kontraktlicher Verpflichtungen bei Ausscheiden aus dem vorigen Dienstverhältnis, ferner sofortige Entlassung bei Arbeitsverweigerung oder Verlassen der Arbeit, und Verbot gemeinschaftlicher Besprechungen: — in diesen Bestimmungen wird die Stellung des Bahnarbeiters zur Gewerkschaftsbewegung, zum Streik und zur Socialdemokratie umschrieben.

Die widersprechende juristische Interpretation des Titel I § 6 der Gewerbeordnung läßt es ungewiß, ob die im Gewerbebetriebe der Eisenbahnunternehmungen beschäftigten Personen der Vergünstigungen und Rechte, die dieses Reichsgesetz gewährt, teilhaftig seien, ob ihnen somit die durch Artikel 30 der preußischen Verfassung gewährte und durch § 152 der Gewerbeordnung in ihren Ausübungsformen besonders geschützte Koalitionsfreiheit nicht in dem Sinne wie jedem andern gewerblichen Arbeiter zusteht[1].

In den gemeinsamen Bestimmungen ist deshalb die Frage der Arbeiterorganisation, die mit Besprechungen, Druckschriftenverteilung und anderen Äußerungen des Verständigungs- und Solidaritätsstrebens verquickt ist, einer besonders detaillierten, scharfen Regelung unterzogen. Auch die Werkstättenarbeiter, auf die dank ihrer Eigenschaft als Fabrikarbeiter Titel VII der Gewerbeordnung und damit deren Gesamtvorschriften volle Anwendung finden, die ferner in Übereinstimmung damit, laut Ministerialerlaß vom 21. November 1891 und vom 23. November 1892, ihre Streitigkeiten aus dem gewerblichen Arbeitsverhältnis vor die Gewerbegerichte bringen können[2],

---

[1] Jedenfalls kann sich die rechtliche Ausnahmestellung, die § 6 G.O. vorschreibt, höchstens nur auf die Personen beziehen, die im Eisenbahnbetriebe als solchem bei Besorgung der direkten Verkehrs- und Transportfunktionen thätig sind, nicht auf die Arbeiter in den Nebenbetrieben, Werkstätten, Pumpstationen, Maschinenanlagen u. s. w., zu welchen Dienstgruppen auch die Bahnunterhaltungsarbeiter analog den Reparaturhandwerkern zu rechnen sind; allein es ist im Eisenbahnbetriebe anscheinend hier und dort Gewohnheitsrecht geworden, alle diese Kategorien ebenfalls, wie die eigentlichen Verkehrsfunktionäre von den Rechtswohlthaten der G.O. auszuschließen. Freilich läßt sich auch schwer eine Grenze ziehen, da die Werkstatt- und Streckenarbeiter vielfach zur eigentlichen Verkehrsarbeit herangezogen werden, ja die Verkehrsfunktionäre sich stetig aus jenem Personale rekrutieren und eine schwankende Rechtsherrschaft für diese die Folge wäre.

[2] Neuerdings ist diese Zuständigkeit des Gewerbegerichts für die Betriebswerkstättenarbeiter von der Eisenbahnverwaltung in einem Falle zu Breslau bestritten worden. Das steht mit der früheren Auffassung in Widerspruch, reimt sich auch keineswegs mit der Haltung der sächsischen Bahnbehörde, die nicht nur die Zuständigkeit des Gewerbegerichts anerkennt, sondern auch ihre Werkstätten der Gewerbeinspektion unterstellt hat. — Die eigentlichen Verkehrsarbeiter des Bahnbetriebs wurden bisher allgemein in Sachsen wie in Preußen, weil sie § 6 G.O. angeblich ausschließen soll, auch von der Wohlthat der gewerbegerichtlichen Rechts-

sind ohne Anstand in den Bannkreis der „gemeinsamen Bestimmungen" miteingeschlossen worden. Die Vorschriften haben den Zweck, jeder nur denkbaren Streikeventualität im Eisenbahnbetriebe vorzubeugen. Wie das heute üblich, erblickt man die Möglichkeit einer solchen Gefahr ausschließlich in der Berührung der Arbeiterschaft mit socialdemokratischen Ideen oder aber, zumal sich die Gesinnung des Menschen nicht genau kontrollieren läßt, auch schon in der Berührung der Arbeiter mit der Gewerkschaftsbewegung, die ja durch die schmückenden Epitheta „rote Gewerkschaften" und „Streikvereine" hinlänglich gekennzeichnet ist.

Die Vorschrift des § 3 der „Bestimmungen" setzt an der Wurzel dieser mißliebigen Organisationstendenzen vorbeugend an, indem sie die gemeinsamen Besprechungen der Arbeiter und die Verbreitung von Druckschriften ohne besondere Genehmigung verbietet.

Der Wortlaut des § 3 bezieht sich anscheinend zwar nur auf den engeren Betriebsbereich der Verwaltung, ist aber in dieser beschränkten Form, angesichts der unregelmäßigen Arbeitszeit der Arbeiter und Hilfsbeamten, die sie vielfach am Verkehr mit den Kollegen außerhalb des Dienstes hindert, schon wirksam genug, um jeden der Verwaltung nicht genehmen, lebendigen Zusammenschluß der Angestellten zu unterbinden. In der Praxis greift zudem die Fürsorge der Verwaltung für die Erhaltung des disciplinierten Geistes ihrer Bediensteten über den eigentlichen Betriebsbereich hinaus. Das Halten gewisser Fachblätter und politischer Schriften, sowie die Teilnahme an kritischen Besprechungen von Arbeiterfragen des Betriebes auch außerhalb der Plätze der Verwaltung verbietet die Behörde als „ordnungsfeindlich". Die Aufforderung an die Bediensteten, sich gegenseitig zu überwachen, sowie unter Umständen der Succurs der Kriminalpolizei genügen, diesen Maßnahmen der Verwaltung Nachdruck zu verleihen. Der „Verband der Eisenbahner

---

sprechung ausgeschlossen. Vielleicht aber dürfte sich diese juristische Auffassung noch einmal wandeln. Aus den oben angedeuteten Gründen des vielfältigen Hin- und Herüberflutens der Arbeiter in den verschiedenen Funktionsfeldern des Bahnbetriebs ist die Ansicht praktisch kaum noch haltbar. Einzelne Juristen, die mit der Bahnpraxis vertraut sind, so besonders Hilse (Handbuch der Straßenbahnkunde Bd. I. S. 365) weichen denn auch von der Ansicht der Majorität ab und fordern für die „Werkthätigen im Straßenbahnbetriebe" ebenfalls die Zuständigkeit des Gewerbegerichts. Auch findet sich in den „Gesammelten Entscheidungen des Gewerbegerichts Berlin" (Unger, Nr. 165—167) ein Fall, in dem das Gewerbegericht den Rechtsstreit eines echten „Bahners" (Maschinisten) entscheidet. Und in jüngst erschienenen Aufsätzen führt der Direktor des Gewerbegerichts Berlin, Herrv. Schulz, den Nachweis für die Zuständigkeit des Gewerbegerichts für die Streitigkeiten aller Bahner, die im Nichtbeamtenverhältnis stehen. (Soc. Praxis 1901/02 Nr. 5/6.)

Deutschlands" wäre längst von der Verwaltung vernichtet, wenn er nicht in Hamburg, sondern in Preußen seinen Vorstandssitz hätte und somit nach preußischem Vereinsgesetz § 21 als ein „politischer Verein" ein Verzeichnis seiner Mitglieder der Ortspolizei zur Kenntnisnahme einzureichen angehalten worden wäre.

Wie ernst es die Verwaltung mit dieser Bekämpfung der ordnungsfeindlichen Regungen innerhalb ihrer Arbeiterschaft nimmt, zeigt der im Sommer 1900 an die Eisenbahner in Cottbus erlassene Befehl, aus dem daselbst bestehenden Arbeiterkonsumvereine auszutreten[1], weil die Gefahr nahe lag, die Eisenbahner könnten dort durch die übrigen Mitglieder der zwar an sich, gemäß dem Gesetze, unpolitischen Genossenschaft socialdemokratisch beeinflußt werden. Selbst das augenscheinlich Gute, das den Arbeitern aus einer Organisation, und zwar einer passiven Konsumentenorganisation erblühen kann, verkümmert so bisweilen unter dem Drucke des Argwohns, mit dem die Eisenbahnverwaltung jede nicht völlig kontrollierbare Bethätigung ihrer Angestellten verfolgt.

In der Negierung der Diskussionsfreiheit und der Ausschließung gewerkschaftlicher oder gar socialdemokratischer Tendenzen erschöpft sich indes die Bekämpfung der Streikidee im Eisenbahnbereiche nicht. Die Bestimmung, keinen Arbeiter anzustellen, der aus Gründen eines Streikes in der früheren Stellung die Arbeit niedergelegt hat, sowie die Haftbarmachung des Arbeiters für Schaden, den er durch etwaige rechtswidrige Arbeitseinstellung der Verwaltung verursacht, sind weitere Mittel, jeden Keim einer kritischen Regung von den Arbeitermassen fernzuhalten.

In Bezug auf den im Eisenbahnbetriebe höchst bedenklichen Streik hat sich diese eiserne Disciplin auch erfolgreich erwiesen; denn seit den Streikbewegungen der Rangierer in Halle im Jahre 1889, die binnen fünf Stunden den ganzen mitteldeutschen Verkehr ins Stocken geraten ließen, und der Rangierer in Bremen im Jahre 1890 ist, abgesehen von der erfolglosen Arbeitseinstellung der Eisenbahnarbeiter in Erfurt im Jahre 1899 und einiger Nachmittagsstreiks, in Preußen meines Wissens kein Ausstand im Eisenbahnbetriebe mehr vorgekommen[2].

---

[1] Es ist sogar eine allgemeine kritische Rundfrage vom Ministerium aus an die einzelnen Direktorien ergangen, um festzustellen, in welchem Umfange und welcher Form das Konsumvereinswesen unter den Bahnern Verbreitung gefunden hat und „ob berechtigte Klagen über diese Vereine laut geworden" seien.

[2] Im Auslande, z. B. Frankreich, England, Dänemark, Ungarn, Spanien, ist ein Eisenbahnstreik nichts Unerhörtes.

Den Streik der Bahnärzte in Dresden (Anfang 1900) möchte ich bei dieser Gelegenheit als merkwürdiges Vergleichsobjekt registrieren.

Ob indes die Disciplinierung der Gesinnung mit diesen Mitteln peinlicher Bevormundung gelungen ist, wird der, der im Betriebe unter den Beamten und Arbeitern die ungeschminkten Meinungsäußerungen vernommen hat, bezweifeln. Wo nicht die Denunzianten wuchern und die Eisenbahner ihre kritische Überzeugung nicht zu verleugnen gezwungen sind, da findet man nicht durchweg jene Harmoniestimmung, wie sie auf den durch die Gegenwart der Vorgesetzten verschönten Vereinsfesten zu Hause ist.

In der Fachpresse, auch in der nicht gewerkschaftlichen, klingt es ja zum Teil schon anders, so vorsichtig die Redaktionen sich auch bewegen müssen, um sich und ihr Blatt nicht unmöglich zu machen. Die Zahl der jährlich dem Landtag zugehenden Petitionen ist schließlich auch ein Barometer für den Grad des Mißvergnügens unter der Beamtenschaft wie der Arbeiterschaft, das sich durch dieses Ventil in verhältnismäßig harmloser Weise Luft macht.

Nachdenklich aber stimmt es, wenn man erfährt, wie tüchtige Eisenbahner, gut königstreue Männer, heimlich socialdemokratische Versammlungen besuchen: — „denn ganz so unrecht haben die Leute schließlich doch nicht" —, oder beobachten muß, wie Bahner, die der Socialdemokratie durchaus fern stehen, ihre Beschwerden beim „Vorwärts" und ähnlichen Organen anbringen, in der Überzeugung, daß ihre Klagen auf diese Weise eher Berücksichtigung finden, als wenn sie sie dem Vorgesetzten vortragen. Heut lassen geweckte Arbeiter — und tüchtige, intelligente Elemente verlangt gerade das moderne, komplizierte Verkehrsgewerbe — nicht mehr die Vorgesetzten allein für sie denken. Während sich rings in der gewerblichen Arbeitswelt die Bande des patriarchalischen Systems lösen, dürfte es sehr schwer halten, ein über das ganze Land verteiltes Heer von mehr als 200 000 Arbeitern gegen diese Einflüsse der neuzeitlichen Arbeiterbewegung zu immunisieren. Die Gesinnungspolizei — den Eindruck habe ich durch meine Bahnererfahrung allenthalben empfangen — erreicht auf diesem Felde ihren Zweck nur äußerlich.

Ob nicht früher oder später die Entwickelung der Eisenbahnerbewegung, die in England, Italien, Dänemark, Frankreich längst zu großen gewerkschaftlichen Koalitionen geführt und in letzterem Lande durch Millerand soeben ihre ausdrückliche staatliche Anerkennung erlangt hat, in Deutschland den gleichen Weg gehen wird, ist eine Frage, die den Socialpolitiker gegenüber dem heutigen Stande des Verbindungswesens unter der preußischen Eisenbahnerschaft, die sich in immer wachsendem Umfange aus dem Reservoir bezw. dem Nachwuchse des organisierten Arbeitertums rekrutieren muß, bereits lebhaft beschäftigen sollte.

Die Vereinsbildung ist eine recht ausgedehnte, also ein Feld wie geschaffen für eine planbewußte Berufsorganisation. Heute haben diese Vereine — einige 60 an der Zahl — zwar noch alles andere als einen gewerkschaftlichen Charakter. Zum großen Teil nach dem Muster der im Direktionsbezirk Kassel unter Protektion des Eisenbahnpräsidenten Ulrich begründeten Vereine gebildet, setzen sie sich aus Arbeitern und Beamten, also aus Elementen zusammen, die zu einem Teile ihrem Amtscharakter nach jeder gewerkschaftlichen Bewegung durchaus widerstreben. Zudem wird die Kraft, die einem solchen Zusammenschlusse von Angestellten immerhin innewohnen könnte, dadurch völlig in ihren Wirkungen unterbunden, daß höhere und höchste Beamte durch Vereinsbeteiligung oder Ehrenmitgliedschaft einen bestimmenden Einfluß auf die Vereinsleitung auszuüben in der Lage sind. Die Eisenbahnervereine sind daher ihrem eigentlichen Wesen nach Unterstützungs- und Geselligkeitsvereine, die Spar- und Darlehenskassen, Bibliotheken u. a. einrichten, die Sangeskunst pflegen, patriotische Feste feiern und Ausflüge mit unentgeltlicher Eisenbahnbenutzung veranstalten. Eine socialpolitisch ins Gewicht fallende Vertretung wirtschaftlicher Berufsinteressen der Vereinsangehörigen liegt ihrem Programm fern; vorkommenden Falles ist ihre höchste Leistung die Zusammenfassung der Wünsche der Berufsgenossen zu einer Petition an den Landtag in den Formen, die das Verbot gemeinsamer Eingaben mehrerer Beamten zuläßt. Und doch ist angesichts der Erfahrungen, die man z. B. in der christlichen Arbeitervereinsbewegung gegenüber der Gewerkschaftsfrage gemacht hat, der Gedanke nicht von der Hand zu weisen, daß die Zeit auch die Eisenbahnervereine vor dieses Problem stellen wird.

Die Entwickelung möchte sich wohl am ersten in gesunden Bahnen vollziehen, wenn die davon betroffenen Arbeiterschichten vorbereitet, in bewußter, durch eigenes Urteil gefestigter Stellungnahme an den Strom der Dinge herantreten. Die in den „gemeinsamen Bestimmungen“ niedergelegte Arbeitsordnung geht jedoch von dem Grundsatze aus, die Arbeiter dem Strome durchaus fernzuhalten, um sie auf diese Weise seinen treibenden Gewalten zu entziehen.

Der Gedanke an eine socialpolitische Erziehung des Arbeiters von seiten der Verwaltung aus hat in dem Eisenbahnbetriebe noch keine Stätte gefunden.

Das Institut der Arbeiterausschüsse, das den Versuch einer derartigen Erziehungsmethode bedeuten könnte, wird diesem Zwecke nicht gerecht.

Diese zur Vertretung der Arbeiterinteressen in den Eisenbahnwerkstätten von amtswegen, durch Erlaß vom 7. Februar 1892 gebildeten Aus-

schüsse stehen nämlich an Bedeutung und Einfluß, soweit meine Kenntnis reicht, etwa auf derselben Höhe wie die meisten der in Privatindustriebetrieben eingesetzten Ausschüsse. Wie sie hier oft zur bloßen Dekoration herabsinken und dem Betriebsleiter nur als ein geeigneter Resonanzboden zur Bekanntgebung von Willensentschlüssen dienen, so erfüllen auch diejenigen in den Eisenbahnbetrieben ihre Bestimmung, „die Verwaltung über die Interessen und Wünsche der ihr unterstellten Arbeiter zu unterrichten und, soweit dieselben mit den eigenen Auffassungen der Verwaltung nicht übereinstimmen, auf dem Wege geordneter und friedlicher Verhandlungen mit den Vertrauensmännern eine Verständigung herbeiführen“, nur dann in vollem Maße, wenn das sociale Interesse des leitenden Beamten — ein höherer Inspektionsbeamter beruft die Ausschußversammlungen und führt den Vorsitz — besonders fein entwickelt ist. Man befragt die schließlich einberufenen Arbeitervertreter gewöhnlich nur über Arbeitseinrichtungen, über Lehrlingswesen, im günstigsten Falle auch über die Arbeitszeit. Über die Lohnverhältnisse mitzureden, steht den Arbeitern nicht zu. Man muß gestehen, daß dies auch bedenklich an die Lohnverhandlungen organisierter Arbeiter mit den Unternehmern und deren Verbänden erinnern und einen Schritt auf dem Wege zum konstitutionellen Fabriksystem bedeuten würde. Ob damit die Einrichtung der Arbeiterausschüsse wirklich „die Disciplin und das Ansehen der vorgesetzten Behörde“ schädigen würde, wovor in den Einsetzungsbestimmungen ausdrücklich gewarnt ist, oder aber zur Förderung des socialen Friedens dienen würde, ähnlich wie wir es in der Privatindustrie in den durch Lohntarifverträge geregelten Arbeitsverhältnissen beobachten können, bleibt freilich eine offene Frage. Jedenfalls scheint die Entlohnung des Eisenbahnarbeiters in ihrer heutigen Gestalt noch nicht über jeden Verbesserungsversuch erhaben.

Diesem zweiten Hauptpunkte des Arbeitsverhältnisses, der *Löhnung*, seien die folgenden Bemerkungen gewidmet.

Die Arbeitsordnung bestimmt die Besoldungsmethode. Der Tagelohn wird, wie allgemein üblich, nur für die Arbeitstage, nicht auch über die Sonntage, die Feiertage und patriotischen Festtage gezahlt, soweit eben nicht der Dienst auch über diese fortläuft oder der Arbeiter in das Verhältnis eines Hilfsbeamten eingetreten ist. Wie er als solcher nicht für Überstunden und Vertretungsdienste besonders entlohnt wird, so werden ihm auch für die Ruhetage keine Lohnabzüge gemacht, während Dienstversäumnis mit Strafabzügen bedacht wird.

Strafgelder und Schadensersatzleistungen spielen in dem Lohnetat des Eisenbahners eine nicht ganz zu vernachlässigende Rolle, ähnlich wie auf der anderen Seite die Gratifikationen, Remunerationen und Prämien.

Ist der Lohnsatz natürlich auch von der Art der Beschäftigung abhängig, so wird er doch nicht selten für den einzelnen Arbeiter vorläufig auf derselben niederen Stufe auch dann verbleiben, wenn der Mann zu höher bewerteten Funktionen aushilfsweise herangezogen wird, weil jeder Arbeiter verpflichtet ist, auch andere als die ihm ursprünglich übertragene Arbeit zu verrichten. So werden Bahnhofsarbeiter vertretungs- oder aushilfsweise zum Rangieren, Putzer und Reparaturschlosser aus der Werkstatt als Heizer oder Wagenwärter beschäftigt, ohne immer eine Lohnänderung zu erfahren. Wie unstet die Beschäftigungsart variieren kann, ohne den Lohn zu berühren, lernte ich an dem Beispiel eines jungen Arbeiters kennen, der binnen fünf Wochen fünf verschiedene Posten im Betriebe inne hatte und gleichmäßig seine 2,20 Mk. Tagelohn bezog.

Über die Lohnzahlungsperioden verlautet in der Arbeitsordnung nichts, immerhin bilden sie in den Bahnerkreisen gelegentlich den Gegenstand von Erörterungen und Beschwerden. Die Lohnzahlung erfolgte für die Betriebsarbeiter früher zweimal im Monat: am 15. und am letzten. Die ausgezahlten Lohnbeträge umfaßten die Arbeitsleistung vom 25. des vorigen Monats bis zum 9. bezw. vom 9. bis zum 25. des laufenden Monats. Seit dem 1. Mai 1900 findet nur einmalige Löhnung am Ende des Kalendermonats statt. Die Ausfertigung der Nebengelder aus Fahr-, Stunden-, Übernachtungs-, Ersparnisprämien erfolgt 14 Tage nach Abschluß des Kalendermonats. Eine besondere Auszahlungsart besteht für die Werkstättenarbeiter, die vielfach Stücklohnbeträge beziehen. An Accordarbeiter wird am 15. des Monats eine den Betrag des Grundlohnes um 30 % übersteigende Summe ausgezahlt, die einerseits einen Abzug der Kassenbeiträge, andererseits eine Abschlagszahlung auf den noch unberechneten Stückarbeitmehrverdienst enthält und um vielleicht 10 % hinter dem wahren Verdienst zurückbleibt. Am Monatsschlusse wird der für die Zeit vom 25. vorigen Monats bis 25. dieses Monats ermittelte wirkliche Accordverdienst, unter Abzug des am 15. Ausgezahlten, dem Arbeiter ausgehändigt.

Auf Seite der Arbeiter waren schon dem alten 14tägigen Modus gegenüber bald vereinzelt, bald allgemeiner Klagen über allzulange Dauer der Zahlungsperioden, die den wirtschaftlichen Interessen des Arbeiterhaushalts nicht entspräche, laut geworden. Der Wunsch nach wöchentlichen Lohnzahlungen ist, wenn auch nicht in geradezu dringlicher Form, bei vielen Arbeitern verbreitet. Es entspringt das, wie mich dünkt, einem etwas unklaren Empfinden über die Ursachen des chronischen Geldmangels, der in der Arbeiterkasse vielfach herrscht. Der an sich unzureichende Lohn und das

geringe Wirtschaftstalent sind es, die es dem Arbeiter unmöglich machen, mit dem Arbeitsverdienste vierzehn Tage lang auszukommen, und ihn zwingen, Schulden zu machen. Die Hoffnung, bei wöchentlicher Lohnzahlung weniger tief in die Borgwirtschaft hinein zu geraten, und der entsprechende Wunsch nach Einführung achttägiger Löhnungsperioden scheinen mir auch gerade den wenigst entwickelten und schlechtest gelohnten Schichten eigen zu sein. Freilich habe ich auch in den bestbezahlten Gruppen, wie vor allem bei den festangestellten Beamten, die einen langfristigen Kredit genießen, da, wo mir ein Einblick gewährt wurde, ein bedenkliches Ankreidesystem angetroffen. Während es bei den Beamten aber die Leichtigkeit der Kreditgewährung, vielfach auch die Sucht ist, es dem andern im äußeren Auftreten mindestens gleich zu thun, in der das Borgsystem seine Wurzeln hat, ist es beim Arbeiter, wie gesagt, vielfach nichts anderes als die mittellose Bedürftigkeit, die in diesem auf die Dauer immer gefährlicheren, kostspieligeren Wirtschaftsmodus einen Ausweg sucht.

Ob kürzere Zahlungsperioden in diesem Falle etwas nützen würden, diese Frage ist hier nicht zu entscheiden. Zu erwähnen habe ich nur der Vollständigkeit halber die Unannehmlichkeit, die dem Arbeiter aus der längeren Zahlungsschwebe gerade zu den Fest- und Feiertagen erwächst.

Auf seiten der Verwaltung begegnen die Wünsche auf Abkürzung der Lohnzahlungsperiode keinem geneigten Gehör; die Steigerung der Verrechnungslast und der Verwaltungskosten genügt, diese Haltung zu erklären.

Vor 25 Jahren dachten die obersten Eisenbahnbehörden freilich anders in derlei Fragen. Der in der „Elberfelder Sammlung" unter 1000 (b) mitgeteilte Ministerialerlaß vom 30. April 1878 ist in dieser Hinsicht ganz interessant; da heißt es:

„Wenngleich in den seiner Zeit von den königlichen Direktionen erstatteten Berichten ausnahmslos auf die wesentliche Arbeitsverminderung hingewiesen worden ist, welche für die Verwaltungen aus der generellen Einführung vierwöchentlicher Lohnzahlungsperioden für alle Arbeiterkategorien entstehen würde, so hat von derselben dennoch mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen und Kreditverhältnisse der Arbeiter, die eine Verlängerung der bis dahin bestandenen Löhnungsperiode gerade in der gegenwärtigen Zeit besonders schwer empfunden haben würden, Abstand genommen werden müssen. (Es wird alsdann das im Bergbau übliche Löhnungsverfahren mit nur einmaliger monatlicher Berechnung und Verrechnung, aber einer alle 14 Tage erfolgenden Abschlagszahlung, das bis Anfang 1900, vor Übergang zur monatlichen Auslohnung gebräuchliche Verfahren zur Einführung empfohlen.)"

Haben sich die wirtschaftlichen und Kreditverhältnisse des Arbeiters so viel günstiger gestaltet oder die socialpolitische Beurteilung der Dinge in den leitenden Kreisen so entschieden verändert, daß man die damals schwebenden Bedenken heute beiseite schob und die Dauer der Lohnperioden verdoppelte? — In den Arbeiterkreisen hört man die Antwort: nicht eine Prosperität ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern einzig das Sparprincip der Verwaltung könne Veranlassung zu einer derartigen Maßnahme gegeben haben. Bei den früheren Erörterungen über die Besoldungsfrage bemerkte ich bereits, daß unter den niederen Angestellten sich der Aberglaube, „Ersparnisse zu machen sei die Hauptsache beim Eisenbahnbetriebe" eingenistet habe. Aus Vorgängen wie den eben mitgeteilten saugt solche Anschauung neue Nahrung.

Die weiter hier zu beleuchtende, für die Lohnfrage ziemlich wichtige juristische Behandlung des Arbeitsvertrages seitens der Verwaltung legt auch dem Unbefangenen den Gedanken nahe, daß in der geschilderten Annahme ein gut Teil Berechtigung steckt.

Bekanntlich ist durch das Bürgerliche Gesetzbuch eine Regelung des Arbeitsvertrages im Geiste fortgeschrittener Socialpolitik angestrebt und sind demzufolge die vor dem 1. Januar 1901 festgestellten Arbeitsordnungen hie und da einer Abänderung zu Gunsten der Arbeiter namentlich bezüglich der Lohneinbehaltung und Lohnabzüge bedürftig geworden.

Durch eine Reihe von Erlassen sind jedoch für die Eisenbahnarbeiter diese gesetzlich zugesicherten Begünstigungen zu einem Teil außer Kraft gesetzt, zum andern Teile zum Gegenstand kritischer Erwägungen gemacht worden.

Im Eisenbahnverordnungsblatt 1899 S. 332 wird principiell erklärt, daß den auf die Lohnzahlung bezüglichen Bestimmungen des Gesetzes §§ 394, 411, 616 keine zwingende Bedeutung beizumessen sei, und dabei im einzelnen folgendes ausgeführt:

„Diese Vorschriften schließen im allgemeinen eine abändernde oder ergänzende vertragliche Regelung des Dienstverhältnisses nicht aus, so daß die gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der preußischen Staatseisenbahnverwaltung neben diesen in Kraft bleiben. Zur gleichmäßigen Ausführung des neuen Rechts sind die genannten „gemeinsamen Bestimmungen" fortan nicht nur von den Hilfsbeamten und dauernd beschäftigten Arbeitern, sondern auch von allen nur vorübergehend angenommenen Arbeitern, sowie den Neubauarbeitern der Verwaltung durch Unterschrift als für die Regelung ihres Dienstverhältnisses verbindlich anzuerkennen.

Mit Rücksicht auf § 616 B.G.B. hat der § 11 der Bestimmungen

eine neue Fassung erhalten. Bis nach Erlaß der vorgesehenen Ausführungsanweisungen bleiben in Bezug auf Fortzahlung des Lohnes in Fällen zeitweiliger unverschuldeter Dienstverhinderung die bisherigen Verwaltungsvorschriften in Geltung.

Eine Abmachung, welche dem § 11 Nr. 1 der „Gemeinsamen Bestimmungen" in der neuen Fassung entspricht, ist fortan auch in alle Verträge aufzunehmen, die mit Hilfsbeamten im mittleren Dienste abgeschlossen werden.

Von den Bestimmungen des B.G.B. kommt außer denjenigen über den Dienstvertrag für die Rechtsverhältnisse der Hilfsbeamten und Arbeiter insbesondere noch der § 394 (Aufrechnung gegen Lohnforderungen) in Betracht, neben welchem der § 14 der „Gemeinsamen Bestimmungen" gültig bleibt.

Im übrigen hat eine Kürzung des Lohnes — abgesehen von § 14 der „Gemeinsamen Bestimmungen", z. B. wegen Materialbeschädigung durch einen Arbeiter — wider dessen Willen auch künftig zu unterbleiben [1]."

Ergänzend zu dieser Verfügung treten der Ministerialerlaß vom 31. Januar 1900, der noch einmal ausdrücklich den § 394 B.G.B. für eine nicht zwingende Norm und damit eine andere als die vom Gesetze gewollte Ordnung der Lohnforderungsverhältnisse durch freie Vereinbarung der Beteiligten, durch abweichende Bestimmungen im Arbeitsvertrage als zulässig erklärt, und der Ausführungserlaß vom November 1900, der nicht ganz im Einklang mit dem Geiste des § 616 B.G.B. für den Eisenbahnbetrieb den Grundsatz proklamiert, daß nur für wirklich geleistete Arbeit Lohn bewilligt wird, also nur diejenigen Stunden bezahlt werden, in welchen die Arbeiter thatsächlich dienstlich thätig gewesen sind, während unverschuldete, auch die in öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen begründeten Arbeitsunterbrechungen vom Arbeiter zu tragen sind. Die an den letzten Punkt angeknüpften Ausführungen schwächen zwar etwas den Grundton des Erlasses ab, lassen aber zur Genüge den Widerspruch der verfügenden Behörde gegen § 616 erkennen. Wenn erst erwogen werden soll, inwieweit der Absicht des § 616 entsprechend in einzelnen genauer festzustellenden Fällen unverschuldeter persönlicher Verhinderung der Lohn fortzugewähren sein wird, wenn erst Ermittlungen über die etwaigen Kosten der Fort-

[1] Die an derselben Stelle für die Regelung der Beamtenbesoldungsverhältnisse erlassene Verfügung: „Es bleibt nach Einführung des B.G.B. auch gegenüber §§ 394 (411) B.G.B. die unbeschränkte Zulässigkeit von Aufrechnung gegen Ansprüche auf Besoldung (und die Unübertragbarkeit der Ansprüche auf Besoldung, Ruhegehalt, Witwen- und Waisengeld) bestehen", bringt die Stellungnahme der Verwaltung zum § 394 B.G.B. besonders deutlich zum Ausdruck.

gewährung des Lohnes an die durch militärische Übungen, Kontrollversammlungen, Schöffen- und Geschworenen-, sowie Wahlpflichten, durch besondere Familienereignisse verhinderten Arbeiter angestellt werden sollen, so klingt das nicht wie bedingungslose Zustimmung zu den Forderungen des Gesetzgebers.

Die oben angezogene Verfügung, betreffend die Aufrechterhaltung der „Gemeinsamen Bestimmungen“ läßt leider auch keinen Zweifel darüber, daß die socialen Wohlthaten, die das B.G.B. dem Arbeiter gerade bezüglich der Löhnung gesetzlich zusichern wollte, dem Eisenbahner, soweit er sie wie alle übrigen gewerblichen Arbeiter nicht schon bisher genoß, verschlossen bleiben.

Die Stellungnahme des größten gewerblichen, überdies staatlich geleiteten Betriebes in dieser socialrechtlichen Frage ist außerordentlich beachtenswert.

Man möge sich nämlich erinnern, daß auf der Konferenz von Vertretern der Gewerbegerichte im Jahre 1900 eine Vereinbarung im Arbeitsvertrage, die die Bestimmungen des § 616 B.G.B. als nicht verbindlich ausschließt, für gegen die guten Sitten verstoßend und daher für nichtig erklärt worden ist. Nun aber hat das Beispiel der Eisenbahnverwaltung sogar vorbildlich für eine ganze Reihe privater gewerblicher Unternehmungen gewirkt und in allerstärkstem Maße dazu beigetragen, die vom B.G.B. gewollte Ausgestaltung des Arbeiterrechts nicht nur für die Eisenbahner, sondern auch für andere gewerbliche Arbeiterkategorien illusorisch zu machen.

Das Princip, die Verhältnisse im Eisenbahnbetriebe wesentlich vom Standpunkte des Sparenwollens aus zu ordnen, das für den Arbeiter nicht immer die erfreulichsten Wirkungen erzeugt, begegnet uns auf dem Gebiet der Arbeiterlohnfrage noch mehrere Male. Die mir bekannt gewordenen neueren Verfügungen bezüglich der Dienstverteilung und -vergütung atmen sämtlich den Geist der Sparsamkeit.

Oder sollten etwa die wiederholten Anordnungen des Ministers, nach Möglichkeit Frauen im Bahndienst an den geeigneten Plätzen zu verwenden, einzig aus einem fürsorglichen Interesse der Eisenbahnverwaltung an der Frauenfrage zu erklären sein?

Man beachte wohl: die Hilfsbahn- und Schrankenwärterinnen bekommen nur 60 bis 75 Pf. pro Tag, die Wagenwäscherinnen werden in Berlin um 1 Mk. geringer entlohnt, als die entsprechenden männlichen Bediensteten; die Damen, welche an Stelle der früheren etatsmäßigen Telegraphisten und der aus dem höheren Weichenstellerpersonal herangezogenen Hilfstelegraphisten beschäftigt werden sollen, werden mit 2 Mk. pro Tag entlohnt, indem sie allerdings die Aussicht genießen, später als diätarische

Telegraphistinnen in das Staatsbeamtenverhältnis unter Bezug einer diätarischen Jahresbesoldung von 720 Mk. eintreten zu können. Die Fahrkartenausgeberinnen haben den Durchschnittslohnsatz dieser Hilfsbeamtengruppe, der 1895 noch weit über 3 Mk. stand, auf unter 2,50 Mk. herabgedrückt. Die etatsmäßig angestellten Ausgeberinnen beziehen heute nur ein von 900 Mk. auf 1400 Mk. steigendes Gehalt, während sie vor dem 1. April 1899 gleich ihren männlichen Kollegen auf 1200 bis 1600 Mk. standen.

Überdies sprach der Minister in allerjüngster Zeit (Eisenbahn-Verordnungsblatt, 21. Januar 1901) in einem Erlasse an die Direktionen sein Befremden darüber aus, daß mit der Einstellung weiblicher Arbeitskräfte zu säumig vorgegangen werde.

Die Ausschreibung von Bahnwärterstellen im Nebenamte an Handwerker oder Rentenempfänger gegen 1 Mk. täglicher Vergütung bewegt sich in derselben Richtung.

Ein Hauch dieses sparsamen Geistes liegt weiter auch über dem Kapitel „Lohnaufbesserung".

Mit dem Aufrücken in höhere Dienstaltersstufen, d. h. parallel mit der Steigerung der Arbeitsleistung und unter dem Drucke der Lohnkonjunkturen in der Privatindustrie schreiten die Lohnsätze, die die Bahn an ihre Arbeiter zahlt, natürlich ebenfalls fort. Es war bereits früher in einem Einzelfall erwähnt worden, daß der Grundlohn, zu dem sich unter besonderen Dienstverhältnissen eine Stellenzulage gesellt, gewöhnlich nach einem Dienstjahre um 10 oder 20 Pf. und dann in größeren Zeitintervallen um gleiche Beträge weiter erhöht wird.

Diese Aufbesserungsmethode gilt allgemein. Indessen werden aus besonderen Gründen hier und da Abweichungen verfügt, deren Gestaltung und Begründung immerhin der Beachtung wert ist.

So hieß es in einer Direktionsverfügung:

Die erste Lohnzulage von 10 Pf. pro Tag soll den niederen Bahnarbeitern, um sie bei diesem Dienste festzuhalten, nach Ablauf des ersten halben Jahres der Beschäftigung gegeben werden. Dafür fällt die nach Ablauf des ersten Dienstjahres übliche Erhöhung fort.

Die Beträge der Löhne erweisen sich eben keineswegs immer als hoch genug, um die Arbeiter an den Bahndienst zu fesseln. Ich werde unten noch genauer feststellen, für einen wie starken Prozentsatz die Beschäftigung bei der Bahn bloß Durchgangsposten ist.

In der Lohnregulierung geht die Eisenbahnverwaltung, ihrer Pflichten als Musterbetrieb uneingedenk, der Privatindustrie nicht nur nicht mit

generösem Beispiel voran, sondern sie wird auch ihrer bescheidenen Maxime: „sie könne und dürfe nicht mit ihren Löhnen hinter den bezüglichen der Privatindustrie zurückbleiben“, wie oben dargethan, nicht einmal im vollen Umfange gerecht. Im Bericht 1899 heißt es dazu (S. 78):

„Die Lohnerhöhungen wurden bewilligt, um die Löhne der Eisenbahnarbeiter den Löhnen derjenigen Arbeiter annähernd gleichzustellen, die in gleichwertiger Beschäftigung bei der Privatindustrie und der Landwirtschaft stehen.“

Annähernd auf die Höhe der landwirtschaftlichen Löhne gebrachte Arbeitsvergütungen sind für einen Industriearbeiter, wie es der Eisenbahner ist, wohl kaum immer als ausreichend zu bezeichnen.

Daß sich seitdem dieser Geist, der in der Lohnregulierung waltet, kaum geändert haben dürfte, beweist ein Erlaß des Ministers vom 6. Juli 1900 (E.V.B. 6726); danach soll die Einrichtung oder Erweiterung eines Lohnetats nicht dazu führen, Lohnerhöhungen ohne ein zwingendes Bedürfnis vorzunehmen. Änderungen des Lohnetats bedürfen, sofern durch sie eine Überschreitung der im Etat vorgesehenen Jahresdurchschnittslohnsätze herbeigeführt wird, der Genehmigung des Ministers. —

Gleichwohl enthält die Gewißheit, im Bahnbetriebe dauernde Beschäftigung zu finden und im Glücksfalle zur Beamtenstellung aufzusteigen, für die große Masse ungelernter Arbeiter trotz der niedrigen Entlöhnung Anreiz genug, sich dem Bahndienst zuzuwenden.

Da aber gerade die besseren Arbeitskräfte, die leicht auch anderswo ihr Fortkommen finden und mehr verdienen können, in dem seßhaften Stamm nicht immer in wünschenswerter Zahl vertreten sind, muß die Verwaltung zu gelegentlichen besonderen Lohnvergünstigungen greifen, um die Anziehungskraft des Bahndienstes zu erhöhen. In der Erwartung, nun über leistungsfähigere Arbeitselemente verfügen zu können, kalkuliert sie indessen gern wieder auf der andern Seite eine Kostenersparnis durch Verringerung der Arbeiterzahl heraus.

Wenn auch in Einzelheiten namentlich bezüglich der Lohnhöhe auf örtliche Verhältnisse zugeschnitten, erscheint mir eine ministerielle Anordnung für Berlin, die die Lohnabstufungen und die Grundsätze für die Gewährung von Dienstalterszulagen erörtert, in ihrem Gesamttenor das Lohnregulierungssystem des Bahnbetriebs in geradezu typischer Weise zur Darstellung zu bringen.

Im „Weckruf der Eisenbahner“ ist folgende Verfügung zum Abdruck gebracht:

„Es wird genehmigt, daß den in Berlin und in den anderen zur Lohngruppe I gehörigen Orten beschäftigten Arbeitern vom 1. April d. J. (1900) ab ein Anfangslohn von 2,50 Mk. gewährt wird.

Die bisherigen Erhöhungen nach einem Viertel- und einem Halbjahr kommen dafür in Wegfall, dafür bleiben alle weiteren, bisher in Geltung gewesenen Lohnstufen weiter bestehen. (Verf. II. 4411 vom 9. August 1897.)

Es würden demnach die in Frage kommenden Arbeiter zu erhalten haben:

beim Eintritt	2,50	Mk.
nach 1 Jahre	2,60	„
„ 3 Jahren	2,70	„
„ 5 „	2,80	„
„ 8 „	2,90	„
„ 10 „	3,00	„

Wir bemerken hierbei, daß der Herr Minister die beantragte Lohnerhöhung für Streckenarbeiter nicht für so dringlich erachtet, daß ihretwegen eine Überschreitung des Etats sich rechtfertigen ließe, und daß er daher der Lohnerhöhung nur in der Erwartung zugestimmt hat, daß sie durch eine Beschränkung der Kopfzahl ausgeglichen wird.

Indem wir den Inspektionen hiervon Kenntnis geben, sprechen wir die bestimmte Erwartung aus, daß die Betriebsinspektionen mit allen Mitteln bestrebt sein werden, die gewünschte Einschränkung der Kopfzahl eintreten zu lassen.

Es wird dies bei ernstlichem Bemühen auch möglich sein, da sich ohne Zweifel infolge der Erhöhung des Anfangslohnes auch bessere Arbeitskräfte melden werden, als dies bisher der Fall gewesen ist. Ferner wird genehmigt, daß vom 1. April d. J. ab gelöhnt werden nach den Sätzen:

a) der Lohngruppe I (2,50 bis 3,00 Mk.) die Arbeiter der Stationen Pankow—Schönh., Pankow—Rgb., Pankow—Heinersdorf, Pankow (Nordbahn), Schönholz, Reinickendorf—Rosenthal und Dalldorf (Nordbahn), sowie der 39. Bahnmeisterei (Pankower Kolonne) und der 33. Bahnmeisterei (Reinickendorfer Kolonne):

b) der Lohngruppe I a (2,30 bis 2,80 Mk.) und zwar

beim Eintritt	2,30	Mk.
nach 1/2 Jahr	2,40	„
„ 1 „	2,50	„
„ 3 Jahren	2,60	„
„ 5 „	2,70	„
„ 10 „	2,80	„

die Arbeiter der Stationen Waidmannsluft und Hermsdorf, sowie der 33. Bahnmeisterei (Hermsdorfer Kolonne).

Die Einteilung der Stationen u. s. w. in Lohngruppen ist entsprechend zu berichtigen.

Die oben ausgesprochene Erwartung hinsichtliich der gewünschten Beschränkung der Kopfzahl trifft in erhöhtem Maße zu auf die durch obige Lohnerhöhung betroffenen Arbeiter (Pankow u. s. w.), insofern als der Lohn dieser Arbeiter in allen Lohnstufen (Anfangslohn von 2,30 Mk. auf 2,50 Mk., d. i. 20 Pf., Höchstlohn von 2,70 Mk. auf 3,00 Mk., d. i. 30 Pf.) erhöht worden ist.

Ferner wird genehmigt, daß die in Königswusterhausen und Zeuthen, sowie bei der 31. Bahnmeisterei beschäftigten Arbeiter, die bisher der Lohngruppe IV (2,20 bis 2,50 Mk.) angehörten, vom 1. April d. J. ab nach folgenden Sätzen gelohnt werden:

Lohngruppe IIa (2,30 bis 2,60 Mk.):

beim Eintritt	2,30 Mk.
nach 1 Jahr	2,40 „
„ 5 Jahren	2,50 „
„ 10 „	2,60 „

Die Einteilung der Stationen u. s. w. in Lohngruppen ist entsprechend zu berichten.

Zusatz für die Werkstatt und Maschineninspektion.

Die voraufgeführten Lohnsätze gelten nur für die in der Verfügung G. 404 vom 21. August 1895 aufgeführten Hilfsbureaudiener, Hilfsportiers, Hilfsboten, Hilfsmaschinenwärter, Hilfsdampfhammerwärter und Hilfskesselwärter. Für die in den Werkstätten beschäftigten Handarbeiter (Gruppe c) bleiben ferner die in der angezogenen Verfügung festgesetzten Lohnsätze in Kraft. Die Bewilligung von Mitteln zur Erhöhung der gegenwärtig 20 bis 50 Pf. betragenden Zulagen zum Grundlohn für die bei den technischen Einrichtungen thätigen Arbeiter (wie Hilfsmaschinenwärter, Hilfskesselwärter) ist von dem Herrn Minister abgelehnt worden und kann daher den von mehreren Inspektionen gestellten Anträgen auf Erhöhung dieser Zulagen bis auf weiteres nicht entsprochen werden.

Wir werden die für die beabsichtigte Aufbesserung notwendigen Geldmittel nochmals im Etatentwurf 1901 beantragen."

Der „Weckruf" bemerkt in einer Kritik dieser Verfügung unter anderem:

„Für die älteren Arbeiter verwandelt sich die Lohnerhöhung sogar in eine Lohnverkürzung. Während übereinstimmend mit der hier veröffentlichten

neuen Lohnskala früher nach dem ersten Jahre 2,60 Mk., nach dem dritten 2,70 Mk. und nach dem fünften 2,80 Mk. gezahlt wurden, trat die Lohnerhöhung auf 2,90 Mk. bisher nach dem siebenten Jahre ein; nach der neuen Skala erfolgt diese Aufbesserung aber erst nach acht Arbeitsjahren."

Diese Kritik scheint mir indessen nur eine theoretische Berechtigung zu haben, da in der Praxis die hier herausgerechneten Differenzen wohl regelmäßig auf das Gesuch der betroffenen Arbeiter hin von dem Inspektionschef durch Gewährung „persönlicher Zulagen" ausgeglichen werden dürften, wie ja überhaupt mit „persönlichen Zulagen" so manche Unzuträglichkeit in der Lohnbehandlung der Arbeiter beseitigt wird. Leider entzieht sich aber diese Specialität des Lohnsystems jeder genaueren Erörterung.

Der allgemeinen Charakteristik des Lohnsystems lasse ich nun eine Betrachtung der konkreten Lohnzahlungsverhältnisse folgen.

In erster Linie ist die Frage: wie sich allgemein die Lohnaufbesserung für die Arbeiter in den letzten Jahren gestaltet hat, zu beantworten.

Für die letzten fünf Jahre werden folgende Durchschnittslohnsätze für die Gehilfen im mittleren Dienste, die Hilfskräfte im unteren Dienste, die Handwerker und Arbeiter im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung (Anlage 8 der Berichte über die Betriebsergebnisse) verzeichnet:

1895	1896	1897	1898	1899
2,39 Mk.	2,41 Mk.	2,48 Mk.	2,55 Mk.	2,63 Mk.
100 :	100,8 :	103,7 :	106,6 :	110

Darunter befinden sich einerseits Höchstsätze als Tagesvergütungen für mittlere Gehilfen im Betrage von:

5,29 Mk.	5,78 Mk.	6,17 Mk.	6,60 Mk.	6,61 Mk.
100 :	109,2 :	116,8 :	124,8 :	125

und Höchstlöhne für Arbeiter (Werkstättenhandwerker im Stücklohn) im Betrage von:

3,95 Mk.	3,99 Mk.	4,05 Mk.	4,10 Mk.	4,14 Mk.
100 :	101 :	102,5 :	103,8 :	104,9

Andererseits Mindestsätze für erwachsene männliche Arbeiter (Bahnunterhaltungs- und Kiesgewinnungsarbeiter) — ohne Nebengeldbezüge:

1,97 Mk.	1,99 Mk.	2,06 Mk.	2,12 Mk.	2,18 Mk.
100 :	101 :	104,5 :	107,5 :	110,7

für Hilfsbremser und Hilfswagenwärter, die Nebengelder erhalten:

1,92 Mk.	1,97 Mk.	2,04 Mk.	2,09 Mk.	2,14 Mk.
100 :	102,5 :	106,2 :	108,9 :	111,4

für erwachsene Bahnwärter und -wärterinnen (im amtlichen Berichte ungesondert):

1,61 Mk.	1,65 Mk.	1,75 Mk.	1,84 Mk.	1,93 Mk.
100 :	102,5 :	108,5 :	114,2 :	118,8

und solche für Lehrlinge:

1,06 Mk.	1,09 Mk.	1,11 Mk.	1,09 Mk.	1,07 Mk.

Mehr als die durchschnittliche Aufbesserung von 10 % haben in diesen fünf Jahren von den 40 aufgezählten Lohngruppen nur 18 Kategorien erfahren; für 22 Kategorien ist der Durchschnittsatz um weniger als 10 % gestiegen bezw. infolge Einstellung von Frauen oder zahlreicher junger Arbeitskräfte sogar zurückgegangen. Lohnaufbesserungen über 15 % haben von den genannten 18 Gruppen nur fünf aufzuweisen, und zwar mit Ausnahme der Hilfsbahnwärterkategorie, die es am bedürftigsten war und auch heute noch immer unter 2 Mk. steht, lauter bisher schon hochbezahlte Gehilfengruppen, bei deren Tagessätzen prozentuale Zuschläge von 20 und 25 % einen absoluten Zuwachs von 60 Pf., 1 Mk. und mehr bedeuten, während ein gleicher Prozentzuschlag beim Hilfsbahnwärter etwa 30 Pf. ausmacht.

Betrachtet man die Lohnentwickelung noch genauer, so ergiebt sich, daß von den 27 Lohnkategorien bis zum Höchstbetrage von 3 Mk. nur 11 um mehr als 10 % durchschnittlich aufgebessert worden sind, 16 aber sich mit geringeren Aufbesserungen, darunter mit weniger als 6 % Lohnzuschlag zufrieden geben mußten. Die 10 Lohnkategorien, welche 1899 weniger als 2,50 Mk. im Durchschnitt bezogen, zeigen in zwei Fällen einen Lohnrückgang während der letzten fünf Jahre, in drei Fällen Lohnsteigerungen von nur $3^1/_2$ bis 5 % und allein in der anderen Hälfte der Fälle Lohnaufbesserungen von mehr als 10 %, nämlich von 10,7 %, 11,4 %, 12,9 %, 13 % und 18,8 %.

Also: die zehnprozentige Lohnaufbesserung ist nicht einmal allen unter den dürftigst gelohnten Kategorien zu gute gekommen. Der Löwenanteil an der Lohnsteigerung ist den bisher schon höchst bedachten Gruppen zugefallen.

Von einer ganz anderen Seite her erfährt dieses Resultat der Kritik eine bemerkenswerte Unterstützung.

Die Durchschnittslohnbeträge, die für die Krankenversicherung zur Anrechnung gebracht sind, lassen den Entwickelungsgang der Arbeiterlöhne scharf hervortreten. Nach einem Aufsatze von Niehaus über die Arbeiterpensions- und Betriebskrankenkassen[1] stellen sich die Jahresbeträge, die für ein Kassenmitglied veranlagt wurden, im letzten Jahrfünft wie folgt:

[1] Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1901, Heft I.

Jahr.	Im allgemeinen Durchschnitt	Gesondert für Werkstattarbeiter	für Betriebsarbeiter
1895	827,0 Mk. (=) 100	1059,4 Mk. (=) 100	760,0 Mk. (=) 100
1896	836,5 „ (=) 101	1077,4 „ (=) 101,6	766,0 „ (=) 100,9
1897	841,1 „ (=) 101,6	1098,2 „ (=) 103,6	793,9 „ (=) 104,4
1898	862,3 „ (=) 104,2	1113,0 „ (=) 105,0	815,7 „ (=) 107,3
1899	888,6 „ (=) 107	1127,8 „ (=) 106,3	839,3 „ (=) 110,5

Die Annahme einer allgemeinen zehnprozentigen Lohnaufbesserung erfährt hiernach eine deutliche Einschränkung. Halten wir indessen an ihr fest, um unsere Betrachtungen möglichst sicher und gewissenhaft zu basieren.

Wie ist eine auf fünf Jahre sich verteilende zehnprozentige Lohnerhöhung an sich socialpolitisch zu beurteilen? —

Ziehen wir zunächst einmal eine Parallele zwischen der Lohnentwickelung innerhalb und außerhalb des Bahnbetriebs. Da eine allgemeine Lohnstatistik nicht besteht, muß das Surrogat der Aufzeichnungen über die anrechnungsfähigen Löhne, die das Reichsversicherungsamt alljährlich für den Durchschnitt von 64 bis 65 Berufsgenossenschaften veröffentlicht, zum Vergleich herangezogen werden. Darnach entwickelten sich die Durchschnittsbeträge der anrechnungsfähigen Löhne:

1895: 661 Mk. (=) 100
1896: 684 „ (=) 103,4
1897: 704 „ (=) 106,4
1898: 735 „ (=) 111,1
1899: 752 „ (=) 113,8.

Die anrechnungsfähigen Löhne decken sich zwar nicht völlig mit den wirklich gezahlten Löhnen. Bei fast allen Berufsgenossenschaften werden bekanntlich die 4 Mk. für den Arbeitstag übersteigenden Lohnbeträge nur mit einem Drittel angesetzt, während anderseits für die jugendlichen und noch nicht ausgebildeten Arbeiter der ortsübliche Tagelohn Erwachsener angesetzt wird. Die erstere Art der Anschreibung wirkt reduzierend, die letztere Art greift etwas zu hoch. Läßt sich also auch die absolute Lohnhöhe nicht für alle Arbeitsgruppen genau ablesen, so vermag man doch das Lohnmittel hinreichend zuverlässig festzustellen und die Steigerung desselben deutlich zu verfolgen.

Sondert man die eigentlichen gewerblichen Berufsgruppen von den ins Handels- und Versicherungsfach, ins Kunstgewerbe und ins Schank- und Beherbergungswesen schlagenden, sowie von den der Landwirtschaft zu-

gehörenden Erwerbszweigen ab und betrachtet deren Lohnentwickelung für sich, so tritt fast dieselbe Kurve hervor.

1895:	672,68 Mk.	(=)	100
1896:	692,62 „	(=)	103
1897:	713,22 „	(=)	106
1898:	742,52 „	(=)	111,3
1899:	755,49 „	(=)	112,7.

Es ist die mittlere Entwickelungslinie zwischen den niedrigen Lohnkurven, die die Berufsgenossenschaften des Verkehrsgewerbes aufweisen — kaum 7 % Steigerung bei Privat- und Straßenbahnbetrieben —, und den stolz aufsteigenden Kurven der Bergbauarbeiter (nach der Berufsgenossenschaftsstatistik 15,6 %, nach der amtlichen preußischen Bergbaustatistik 26,2 bezw. 29 %), die hinsichtlich der Schwere und Gefährlichkeit des Dienstes, sowie hinsichtlich der Schichtverteilung über Tag und Nacht mit den Bahnern des Fahrbetriebes außerordentlich viel Verwandtschaft haben. Hinter diesen durchschnittlichen Lohnsteigerungen bleiben diejenigen der Eisenbahnerschaft, die beruflich und social bunt zusammengesetzt ist wie jene 15 herausgelesenen Gewerbekategorien, um ein erhebliches zurück.

Wenn auch die Reingewinne im Bahnbetriebe nicht ganz so hoch gewesen sind wie in verschiedenen Privatindustrien, wie z. B. im Bergbau, wo sie in dem wilden Tempo von jährlich 10 % gestiegen sind, so stellten sie sich doch günstig genug, um die den Bahnern bewilligten Lohnaufbesserungen nicht gerade als ein Opfer erscheinen zu lassen.

Die Einnahmeüberschüsse betrugen:

1895	1896	1897	1898	1899	
469,5	503,9	531,7	536,6	563,4	Millionen Mk.
100	107,2	113	114	120	

im Verhältnis zu dem im Jahresdurchschnitt verwendeten Anlagekapital[1]:

6,75 %	7,15 %	7,14 %	7,07 %	7,28 %
100	105,9	105,8	105	108

[1] Dabei ist zu beachten, daß dieser Dividendenbetrag in Bezug auf das statistische Anlagekapital, das die sämtlichen seit Bestehen des Betriebes gemachten Aufwendungen für Betriebseinrichtungen ohne Rücksicht auf die inzwischen erfolgten Abschreibungen darstellt, berechnet ist. Die früheren Berichte über die Betriebsergebnisse wiesen ausdrücklich darauf hin, daß dieser statistische Betrag nicht geeignet sei, durch eine prozentuale Vergleichung des Betriebsüberschusses mit ihm zur Darstellung eines zutreffenden Bildes des finanziellen Ergebnisses des Betriebes zu dienen. Bei Berechnung der aus dem Überschuß des Berichtsjahres sich ergebenden Rentabilität der preußischen Staatsbahn ist daher von dem Staatsbahnkapital, d. h. dem für die im Berichtsjahre im Betriebe befindlichen Bahnstrecken aufgewandten

Die Aufbesserung der Lohnsätze hat die Eisenbahnüberschüsse, die überfließende preußische Finanzquelle, in ihrem Bestande kaum berührt.

Die gesteigerten Aufwendungen für Betriebsmittel sind viel schwerer ins Gewicht gefallen, als die erhöhten Ausgaben für Löhne, die das Fundament von mehr als 200 000 Arbeiterexistenzen bilden.

Die allgemeine Preissteigerung, die die Ausgaben für die Betriebsmittel und Anlagen so stark anschwellen ließ, hat aber auch die Basis der Lebenshaltung des Arbeiters, das Arbeitseinkommen, einer beträchtlich höheren Beanspruchung unterworfen als früher. Die Kaufkraft des Geldes ist im Verhältnis zur Preisgestaltung aller Waren in letzter Zeit erheblich gesunken. Legt man die Sauerbeck'schen Indexzahlen für die Preise von 45 Hauptwaren zu Grunde, so ergiebt sich, daß im Jahre 1900 erst für 75 Mk. das zu erhalten war, was man 1895 für 62 Mk. erstand.

Vor allem gilt es einmal die Erhöhung der Lebensmittelpreise und Haushaltskosten, die das Arbeiterbudget im letzten Jahrfünft betroffen hat, der Lohnerhöhung gegenüberzustellen.

In der Tabelle (S. 188) ist eine Übersicht über den Ernährungsaufwand eines Arbeiterhaushalts nach dem jeweiligen Preisstande der Lebensmittel während des letzten Jahrfünfts gegeben. Um die Zufälligkeit der Schwankungen in den Preisen möglichst auszugleichen, sind die Durchschnittspreise von drei Jahren für den Anfang und das Ende der Periode ermittelt. Nach dem Vorbild der Ermittlungen im „Arbeitsmarkt" ist die Ration des deutschen Marinesoldaten zu Grunde gelegt; nicht als ob der gewerbliche Arbeiter gerade dieselbe gute Kost wie der Marinesoldat genösse, sondern aus dem Grunde, weil hier der Maßstab für den Nahrungsbedarf eines stark arbeitenden Mannes gegeben ist, der bei aller möglichen Variation des Speisezettels kaum auf viel billigere Weise gedeckt werden kann. Für die Wochenration, die, soweit es anging, nach den Durchschnittsnotierungen der preußischen Preisstatistik berechnet ist, ergiebt sich eine Gesamtsumme von 6 bis 6½ Mk., d. h. pro Tag eine Ausgabe von 90 Pf.

Das Verpflegungsgeld des gemeinen Soldaten (45 Pf.) oder auch des Unteroffiziers (54 Pf.), das diesem ziemlich hohen Satze entgegengehalten wird, ist damit natürlich nicht in Parallele zu stellen. Die Lebens- und Bezugsverhältnisse des Eisenbahnerhaushalts gestalten sich viel schwieriger als die Massenverpflegung der Soldaten. Der Eisenbahner, der Fahr-

Anlagekapital unter Berücksichtigung der inzwischen erfolgten Abschreibungen auszugehen. Die „Dividende" der Staatsbahnverwaltung dürfte darnach um ein Erhebliches höher als oben anzusetzen sein.

beamte wie der große Teil der Bahnarbeiter, nimmt seine Mahlzeiten getrennt von der Familie ein. Das verteuert den Lebensunterhalt. Zudem kann die Arbeiterküche selbstverständlich nicht mit den Großbetriebspreisen der Armeeküche rechnen, deren Rationen überdies bekanntlich eine nicht zu unterschätzende Ergänzung durch Sendungen aus dem Elternhause des Soldaten oder durch Liebesgaben von anderer Seite erfahren. Der Bahner ist nur auf seine Küche angewiesen. Die Vorteile des Großwarenbezuges und der verbilligenden Barzahlung, die ihm der Konsumverein gewähren könnte, darf der Bahner angesichts des socialdemokratischen Beigeschmacks, der diesem organisierten Konsum anhaften soll, nicht ungestört genießen. In weit zahlreicheren Fällen borgt er vielmehr beim teuren Kleinkrämer. Die Ernährungsration des Bahners muß sich somit in der That beträchtlich teurer als die Massenration des gemeinen Soldaten, wenn vielleicht auch nicht ganz so hoch wie die des Marinesoldaten stellen. Die im Anhang der Tabelle gleichfalls mitgeteilte mit mindestens 80 Pf. angesetzte Einquartierungsration des deutschen Landsoldaten dürfte hinsichtlich Qualität und Preis derjenigen der Eisenbahnerfamilie am meisten entsprechen. Das Reichsgesundheitsamt berechnet die Kosten der Ernährung für eine Person täglich auf 90 Pf., für eine Familie auf 984 Mk. jährlich.

Schließlich berührt aber die absolute Höhe des Ernährungsbudgets die Ergebnisse jener Preiszusammenstellungen überhaupt nicht erheblich. Die relative Höhe des Budgets in den verschiedenen Jahren ist das Entscheidende, und in dieser Hinsicht besagen jene Zahlen, daß der Arbeiter heute über 5 % mehr für das gleiche Nahrungsquantum ausgeben muß, als vor 5 Jahren, ganz abgesehen davon, daß sich der standard of life des deutschen gewerblichen Arbeiters im letzten Jahrfünft gehoben und somit heute eine reichere Summe von Lebensbedürfnissen nach Befriedigung verlangt als Mitte der neunziger Jahre.

Die Tafel bietet fernerhin durch Sonderdarstellung der Lebensmittelpreise im Rheinland und Westpreußen einen Einblick in die Differenzen, die im Haushaltsaufwand für die Bahner der verschiedenen Landesteile bestehen. Die Schwierigkeiten und Bedenklichkeiten einer centralisierten Lohn- und Gehaltsreglung für das ganze Staatsgebiet treten hier fast ebenso deutlich hervor, wie bei einer Betrachtung der Wohnungsverhältnisse.

So große Preisdifferenzen aber auch zwischen den verschiedenen Provinzen auftreten, an der Aufwärtsbewegung der Preise der wichtigsten Lebensmittel haben sämtliche Gegenden des deutschen Vaterlandes gleichmäßig teilgenommen, und zwar die dichtbevölkerten ebenso wie die dünnbevölkerten, die kleinen Landstädte wie die Großstädte und Riesenverkehrscentren.

Ernährungsaufwand im Arbeiterhaushalt während des letzten Jahrfünfts.

Ration pro Mann und Woche[1]	1894 ₰[2]	1895 ₰	1896 ₰	1897 ₰	1898 ₰	1899 Durchschnitt im Rheinlande ₰	1899 Durchschnitt in Westpreußen ₰	1899 Durchschnitt im ganzen Lande ₰	1900 ₰
800 g Rindfleisch	99,2	100,7	99,2	99,2	100,7	104,6	91,2	100,7	100,7
750 g Schweinefleisch	98,2	94,5	90,0	96,0	102,0	111,0	91,5	99,0	97,5
800 g Hammelfleisch	95,2	97,6	96,8	96,8	99,2	106,3	96,0	100,0	101,5
150 g Reis	7,3	7,2	7,1	7,2	7,2	7,1	7,8	7,4	7,4
300 g Bohnen[3]	7,4	8,1	8,0	7,8	7,8	7,4	7,0	7,7	7,7
300 g Erbsen[3]	6,6	6,2	6,1	6,2	6,7	7,7	5,2	6,7	6,9
500 g Weizenmehl	13,0	13,0	13,5	15,0	17,0	15,5	14,0	15,0	15,0
3000 g Kartoffeln[3]	13,8	15,0	13,5	15,5	16,0	18,7	13,7	14,9	15,3
455 g Butter	98,7	94,3	95,6	97,3	97,3	104,2	94,2	99,2	102,0
105 g Kaffee	30,0	29,5	29,4	28,7	27,4	24,7	28,5	26,7	26,7
5250 g Brot[4]	115,5	115,5	121,0	126,0	136,5	141,8	121,0	131,5	136,5
	584,9	581,6	580,2	595,7	617,8	649,0	570,1	608,8	617,2
		582,2 (1894–1896)			613,1 (1898–1900) (gegen 1895: + 5,4 %)				
200 g Backpflaumen, 340 g Zucker, 0,11 l Essig, 106 g Salz, 21 g Thee	45	45	45	45	45	45	45	45	45

Für den dreiköpfigen Hausstand stellte sich hiernach das jährliche Ernährungsbudget: 1895 auf 978,43 Mk.; 1899 auf 1026,64 Mk.

Einen ganz ausgezeichneten Nachweis hierfür liefern die vom Tarifamte der deutschen Buchdrucker mit Unterstützung von 388 Kommunalverwaltungen für das ganze Reich veranstalteten Erhebungen über die Entwickelung der Wohnungs- und Lebensmittelpreise während des letzten Jahrfünfts 1896—1900. Aus diesen nach der Einwohnerzahl der Plätze gesonderten Aufzeichnungen geht deutlich hervor, daß der Prozentsatz der

---

Anmerkungen zu nebenstehender Tabelle.

[1] Zu Grunde gelegt ist nach dem Vorbilde der Berechnungen im „Arbeitsmarkt" — (Herausgeber Dr. J. Jastrow) I. Bd. S. 49 — die Ration des deutschen Marinesoldaten.

Zum Vergleich sei die tägliche Einquartierungsration des gemeinen Soldaten, wie sie im Jahre 1882 gesetzlich (R.G.Bl. 1882 S. 50) festgesetzt worden ist, dargestellt.

750 g Brot — 375 g (Rohgewicht), frisches oder gesalzenes Fleisch oder 250 g geräuchertes Rind- und Hammelfleisch oder 170 g Speck. —

125 g Reis oder Graupe oder Grütze bezw.

250 g Hülsenfrüchte oder Mehl bezw.

1500 g Kartoffeln,

25 g Salz,

25 g Kaffee (gebrannt) oder 30 g (ungebrannt).

Nach dem Gesetz vom 24. Mai 1898 sind für die Naturalverpflegung pro Mann bei voller Tageskost mit Brot täglich 80 Pf. (ohne Brot 65 Pf.) zu zahlen. Bei außergewöhnlicher Höhe der Lebensmittelpreise kann der Bundesrat die Vergütungssätze zeitweise für das ganze Bundesgebiet oder für einzelne Teile von 80 Pf. bis zu 1 Mk. als auch über 1 Mk. hinaus erhöhen.

[2] Berechnet, soweit angängig, nach den Kleinhandelspreisen der preußischen Statistik.

[3] Großhandelspreise, da Kleinhandelspreise nicht notiert werden.

[4] Roggenmehlpreise des Kleinhandels liegen zu Grunde, weil einheitliche Brotpreisnotierungen nicht zu gewinnen sind. Da es sich hier nur um Verhältniszahlen, nicht um absolute Preisziffern handelt und Brotpreise nach Dr. Hirschbergs Ermittlungen sowie den Untersuchungen von Conrad und Schwerin-Loewitz in angenäherter Parallele mit den Roggenpreisen sich entwickeln, so ist diese Berechnungsmethode zulässig. Unmittelbar ist das Anwachsen der Brotpreise aus den Marktpreisnotierungen der deutschen Großstädte zu erkennen.

Nach dem statistischen Jahrbuch deutscher Städte notierten Breslau und Köln im Jahre 1895 für ein Kilogramm Roggenbrot: 19 Pf., im Jahre 1898: 22 Pf.; Stuttgart 1895: 19 Pf., 1898: 24 Pf.; Straßburg 19 und 24; Darmstadt 20 und 26; Mainz 20 und 26; Dresden und Berlin 21 und 25; Mannheim 21 und 28; München 27 und 33. 1899 ist, wie die jüngst veröffentlichten Zahlen zeigen, allerdings ein erfreulicher Preisrückgang eingetreten. Immerhin ist bei einem jährlichen Gesamtverbrauch von 600 kg für die 3- bis 4köpfige Familie eine Preissteigerung um 10 % schon von der allerempfindlichsten Bedeutung.

Preisänderung der wichtigsten Lebensmittel

Preise		Rind-fleisch.	Schweine-fleisch.	Kalb-fleisch.	Hammel-fleisch.	Butter.	Fett.	Weizen-mehl.
Gestiegen	in	168	247	242	192	232	155	152
Gefallen	in	49	16	15	43	24	46	65
Geblieben	in	169	123	126	144	129	182	165
Nicht ermittelt	in	2	2	5	9	3	5	6

Preissteigerung in den Orten mit 10 000 und 20 000 Einwohnern mindestens ebenso hoch gewesen ist, wie in den über 100 000 Bewohner zählenden Städten. Das Facit der Erhebungen ist zur Bestätigung und Ergänzung der oben durchgeführten Untersuchung vorstehend wiedergegeben.

Die ermittelte Lohnaufbesserung von 7 bis 10 % während der Periode von 1895/99 wird demnach zum größten Teile bereits durch Verteuerung des nötigsten Lebensbedarfs aufgewogen.

Zieht man die oben nicht berücksichtigten Nahrungsstoff- und Gebrauchsmittel in Betracht, so stellt sich das Verhältnis zwischen Lohn und Ausgaben noch ungünstiger. Zucker ist in dem letzten Jahrfünft um 9 bis 10 %, die Verbrauchsabgabe pro Kopf gar um 15 % gestiegen. Heringe sind um 29 % teurer geworden. Ausländischer Tabak ist um 50 bis 60 % im Preise aufgeschlagen, dem gegenüber der an sich erhebliche Preisrückgang des „Pfälzers“ nicht sehr ins Gewicht fällt. Spiritus hat um 14 % im Preise angezogen, Petroleum um 12 bis 15 %, Kohlen um 9 %. Dazu der schwindelnde Preishochgang bei Wolle (46 %), bei Eisen und Erzen; Thatsachen, die die allgemeine Preisbildung ebenso lebhaft beeinflussen wie dies durch die Steigerung der Arbeitslöhne geschieht.

Die Belastung des Gesamtetats des Arbeiters ergiebt sich aus folgender Betrachtung:

In Preußen entfallen 4,7 Köpfe auf eine Haushaltung; die weniger bemittelten sind bekanntlich am kinderreichsten, also sind für den Durchschnittshaushalt des Bahners mindestens drei Esser (2 Kinder gleich einem Erwachsenen gerechnet) anzunehmen. Für die vierköpfige Familie setzt man gemeinhin die Kosten der Ernährung auf 55—60 % der Ausgaben bei einem zwischen 800 und 1200 Mk. schwankenden Einkommen an. Frau und Kinder des Bahners, der weniger als 3 Mk. pro Tag des Jahres verdient und — wie die Arbeiter alle — kein Wohnungsgeld bezieht, müssen also miterwerben, wenn sie sich durchschnittlich so gut nähren sollen wie der Marinesoldat. Die übrigen 40 % entfallen auf a) Wohnung zwischen 15 bis

in 388 Kommunen während der Jahre 1896—1900.

Roggenbrot.	Reis.	Kaffee.	Zucker.	Eier.	Kartoffeln.	Milch.	Lagerbier.	
181	107	40	251	222	155	139	21	Orten
16	46	192	15	17	101	4	8	
173	230	145	95	141	129	234	343	
18	5	11	27	8	3	11	16	

25 % schwankend; b) Kleidung, Heizung, Beleuchtung: 15 %; c) Versicherungsgelder aller Art, Vereinsbeiträge, Steuern und Ausgaben für Heilzwecke, Vergnügungen, Bildungsmittel u. s. w. bis 10 %. Die Ernährungskosten, d. h. drei Fünftel der Ausgaben haben sich um mindestens 5,4 % erhöht. Die Ausgaben zu b), ein Zehntel der gesamten, haben sich um 10 bis 15 % vermehrt. Die Wohnungsmiete, meist ein Fünftel aller Ausgaben, hat in dem letzten Jahrfünft im Durchschnitt in den preußischen Städten mit größerem Verkehr — und dort sitzt die Hauptmasse der Bahner — eine Steigerung von 20 % erfahren. Die Gesamtausgaben des unteren Angestellten haben demnach im letzten Jahrfünft sich gewiß um 10 % vergrößert. Da die durchschnittliche Lohnaufbesserung 10 % jedenfalls nicht überschreitet, so ist die Lebenshaltung des Eisenbahners nicht günstiger geworden; an der vielfach behaupteten Aufwärtsbewegung der Arbeiterklasse während der letzten wirtschaftlichen Hochkonjunktur hat das Heer der Eisenbahner keinen bemerkbaren Anteil gehabt. Die günstige Gestaltung der Lohnverhältnisse für einzelne Kategorien von Arbeitern und Hilfsbediensteten, die oberhalb des Durchschnitts stehen, ist natürlich nicht ausgeschlossen. Nur setzt das angesichts des Durchschnittsniveaus eine um so bedenklichere Entwickelung auf der anderen Seite voraus.

* * *

Um die socialpolitische Würdigung der Lohnverhältnisse zu vertiefen, muß der Versuch gemacht werden, die Pauschalnachweise der Lohnzahlung durch Heranziehung der allenthalben im Betriebsbericht, teils im Text, teils in den Anhangstabellen, oder in den Aufstellungen und den Erläuterungen des Etats zerstreuten Angaben zu zergliedern und durch Sonderung der ungleichartigen Kategorien bestimmtere Lohnbilder für die einzelnen Arbeitergruppen zu gewinnen. Auch die zeitliche Arbeitsleistung, die dem Jahreslohne entspricht, soll nach Möglichkeit festzustellen versucht werden.

Die Lohnnachweise für die Gehilfen im mittleren Dienste, die Hilfs-

kräfte im mittleren Dienste, die Handwerker und Arbeiter umfassen eine Beobachtungsmasse von insgesamt

1899	1898	
50 794	52 858	Hilfskräften im unteren Dienst,
161 157	162 913	Arbeitern,
5 860	5 975	Gehilfen im mittleren Dienst,
217 811	221 746	Arbeitskräften.

Diese Zahlen bedeuten zum Teil nur rechnungsmäßige Arbeitskräfte. Die Kopfzahl wird nämlich dadurch gewonnen, daß die notierten Tagewerke der Hilfskräfte im unteren Dienst und der Betriebs(Stations-)arbeiter durch Division mit 365 (Arbeitstagen für das Jahr), die der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter durch Division mit 300 in die Kopfzahl umgerechnet wird. All die Störungskoeffizienten, die aus der Arbeitsunterbrechung des einzelnen Arbeiters oder aus dem Arbeiterwechsel für die Durchschnittsberechnung, wenn sie auf die Identität der Arbeitsperson während des ganzen Rechnungsjahres Nachdruck legte, entstehen müßten, sind auf diese Weise ausgeschieden. Die Angabe der Durchschnittskopfzahl nun für die Arbeiter, deren Tagewerke und Lohnsätze summarisch nachgewiesen werden, ermöglicht eine eingehendere Interpretierung der Zahlen.

In dem Lohnbericht wird mitgeteilt, daß im Jahre 1899 insgesamt 72 351 954 Tage mit 190 345693 Mk. Lohn, 1898: 73 828 919 Tagewerke mit 188 577 780 Mk. Lohn vergütet worden sind, und daß der Durchschnittslohnsatz für ein Tagewerk 1899: 2,63 Mk.; 1898: 2,55 Mk. betragen habe. Die Anzahl der von einem Arbeiter durchschnittlich im Jahre geleisteten Tagewerke ist hiernach in Verbindung mit den genannten Kopfzahlenangaben auf 333 festzustellen, wobei zu berücksichtigen ist, daß Überstunden in Tagewerke umgerechnet sind. Das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Bahngehilfen oder Arbeiters, das aus der einfachen Angabe des Lohnmittels für ein Tagewerk nicht zu ersehen war, beträgt sonach für das Jahr 1899: 875 Mk.; für das Jahr 1898: 850 Mk. Indessen sind hierin die hohen Tagessätze für die Gehilfen des mittleren Dienstes enthalten, die socialpolitisch überhaupt nicht zu den gewerblichen Lohnarbeitern gerechnet werden können. Zieht man die im Etat 1901[1] angegebene Summe der 1899 und 1898 gezahlten Vergütungen an außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Gehilfen (1899: 8 105 939 Mk. und 1898: 7 912 856 Mk.) auf der einen Seite und eine entsprechende Zahl

[1] Persönliche Ausgaben im Etat der Eisenbahnverwaltung. Titel 3.

von Köpfen auf der andern Seite ab, so ergiebt sich für die Masse der eigentlichen Hilfsunterbeamten und Arbeiter aller Kategorien ein Jahreseinkommen: 1899 von 860 Mk.; 1898 von 837 Mk. oder bei Annahme von 333 Arbeitstagen ein Tagelohn von 2,58 Mk. bezw. 2,51 Mk.

Will man schließlich die eigentlichen Betriebsangestellten (Stations- und Bahnunterhaltungsarbeiter) und Hilfsbeamten, die in ihrer Existenz an die Eigenart des Betriebes gebunden sind, von denen im regelmäßigen Werkstättendienst sondern, so bietet die Heranziehung von Angaben aus den Etatsaufstellungen auch hierfür eine Handhabe.

Die Löhne der Werkstättenarbeiter werden für 45 833 bezw. 45 425 Köpfe (in der Erläuterung zum Titel 9 der persönlichen Ausgaben des Eisenbahnetats) auf 50 534 568 Mk. bezw. 49 241 861 Mk. für die Jahre 1899 bezw. 1898 angegeben[1].

Für die 166 118 Betriebsarbeiter des Jahres 1899 verbleiben also nach Abzug der Zahlungen an die Werkstättenarbeiter 131,7 Millionen Mk. Lohn, was einem Jahreseinkommen von 793 Mk. pro Kopf entspricht. Im Jahre 1898 bezogen die 170 346 Betriebsarbeiter ein Jahreseinkommen von 773 Mk.

Um zu ermitteln, wie hoch das einzelne Tagewerk vergütet wurde, ist folgende Betrachtung anzustellen. Von den insgesamt 1899 geleisteten 72 351 954 Tagewerken entfallen auf die 5860 Gehilfen des mittleren Dienstes, Büreau-, Kanzlei-, Zeichnergehilfen, je 300, insgesamt höchstens 2 Millionen Tagewerke, die mit 8,1 Millionen Mk. vergütet wurden.

Die Werkstättenhandwerker und Handarbeiter leisteten (laut Bericht S. 222) 2 582 612 Tagewerke im Tagelohn und 10 175 007 im Stücklohn; die auf 2500 Köpfe zu schätzenden Werkstättenvorarbeiter und endlich die 2370 Lehrlinge sind mit etwa 1/4 Million Tagewerken anzusetzen; sie alle insgesamt bezogen für rund 14 Millionen Tagewerke 50,5 Millionen Mk.

Es verbleiben für die Betriebsarbeiter über 56 1/4 Millionen Tagewerke, die mit insgesamt 131,7 Millionen Mk. entlohnt wurden. Das einzelne Tagewerk des Betriebsarbeiters wäre demnach durchschnittlich mit 2,34 Mk. vergütet worden. Der entsprechende Betrag für 1898 stellte sich auf 2,27 Mk.

Indessen sind in dieser Aufstellung noch die Bahnunterhaltungsarbeiter,

[1] In der Zahlenzusammenstellung figurieren als wirklich gezahlte Lohnbeträge der Werkstättenarbeiter 47 521 289 Mk. bezw. 46 235 131 Mk. In den oben benutzten Zahlen sind die für die Unterhaltung und Erneuerung der Inventarien und der baulichen Anlagen nach Titel 7 und 8 benötigten Handwerkskräfte, für die im Etat seinerzeit 3 016 000 Mk. bezw. 2 650 000 Mk. ausgeworfen waren, eingerechnet.

die nur 300 Arbeitstage im Jahre beschäftigt sind, enthalten. Scheidet man sie, die nach den Erläuterungen zu den „persönlichen Ausgaben des Eisenbahnetats" 57 529 Köpfe mit 38 071 008 Mk. Gesamtlohn[1] (1898: 58 580 Köpfe mit 37 574 000 Mk.) zählten, mit 17,25 bezw. 17,57 Millionen Tagewerken aus, so ergiebt sich für die eigentlichen Hilfsunterbeamten und Bahnhofsarbeiter mit insgesamt 108 589 bezw. 111 766 Köpfen eine Gesamtleistung von reichlich 39 bezw. 40½ Millionen Tagewerken gegenüber einer Entlohnung im Gesamtbetrage von 93,6 bezw. 93,85 Millionen Mk. Der eigentliche Bahnhofsarbeiter und Fahrbetriebsbedienstete empfing 1899 (bezw. 1898) etwa 2,40 (bezw. 2,32 Mk.) für sein Tagewerk.

Diese Zahlengruppierung und Vergleichung kann natürlich keinen Anspruch auf volle Genauigkeit erheben. Die bekannt gegebenen amtlichen Zahlen für die Kopfziffern der Arbeitergruppen und die ausgezahlten Lohnsummen widersprechen einander, oder sind doch in der mitgeteilten Gestalt so schwer zu diskutieren, daß von einer exakten Auflösung der Summen in ihre Einzelposten keine Rede sein kann. Daß die oben versuchte Zergliederung der Pauschalbeträge dennoch ihren Wert hat und innerlich zu halten ist, soll die Schlußbetrachtung darthun.

Für die 50 794 Hilfskräfte im untern Dienste und die nach Abzug der Werkstätten- und Bahnunterhaltungsarbeiter verbleibenden 57 795 sonstigen Arbeiter — für diese 108 589 Hilfsunterbeamten und Bahnhofsbediensteten betrug nach den Etatsausweisen der Gesamtlohn im Jahre 1899: 94,6 Millionen Mk., d. h. auf den einzelnen Angestellten entfiel ein Jahreseinkommen von 872 Mk., was bei Annahme von ungefähr 365 Arbeitstagen einem Tagelohn von 2,39 Mk. — oben war 2,40 Mk. ermittelt worden — entspräche. Für das Jahr 1898 ergäbe sich nach derselben Methode ein Tagelohn von 2,30 Mk.; — oben war ein solcher von 2,32 Mk. berechnet worden.

Diese beiden auf verschiedene Weise gewonnenen Resultate stimmen genügend überein, um der ganzen Berechnung einen Grad von Wahrscheinlichkeit zu verleihen.

Aus jener Berechnung geht aber hervor:

Der amtlicherseits angegebene Durchschnittslohnsatz für das einzelne Tagewerk in der Höhe von 2,63 Mk. für das Jahr 1899 und 2,55 Mk. für das Jahr 1898 wird auf dieses Niveau in erster Linie durch die 4,20 Mk. bis 4,30 Mk. durchschnittlich betragenden Tagegelder der 6000

---

[1] Einschließlich der an Unternehmer gezahlten, bei Pos. 3 der persönlichen Ausgaben berechneten Löhne.

Die Zahlenzusammenstellung des Etats notiert hier 36 947 782 Mk. bezw. 36 406 641 Mk. Löhne.

Gehilfen des mittleren Dienstes, die keineswegs als „Arbeiter" im socialpolitischen Sinne anzusehen sind, emporgehoben.

Für die mehr als hunderttausend Köpfe zählenden Hilfsunterbeamten und Stationsarbeiter allein sinkt der durchschnittliche Lohnsatz auf 2,40 Mk. (1899) bezw. 2,30 bis 2,32 Mk. (1898) herunter. Für die 50—60 000 Bahnunterhaltungs- und Streckenarbeiter (einschließlich der um reichlich 50 % höher entlohnten Telegraphenarbeiter) stellt sich das Lohnniveau gar nur auf 2,18 bis 2,21 Mk. bezw. auf 2,12 bis 2,14 Mk. ein. Einzig die 40—50 000 Werkstättenarbeiter, handwerksmäßig geschulte oder auf Stückarbeit eingerichtete Leute, verdienten im Durchschnitt mehr als 3 Mk., nämlich gegen 3,50 Mk. in den beiden letzten Jahren.

Wenn man schließlich aus diesen einzelnen Gruppen der Durchschnittssätze die höher entlohnten, weil zum Teil dienstbejahrten Elemente herausschält, dann schrumpft die Lohnpyramide der großen Arbeitermassen noch mehr zusammen, und das Lohnfundament, auf dem sich das komplizierte, hochrentable Eisenbahngetriebe aufrichtet, stellt sich in seiner ganzen Bescheidenheit dar.

Überdies drängt sich die Vermutung auf, daß die oben ermittelten Zahlen noch zu hoch gegriffen sind, wenn man nämlich eine Zusammenstellung der mannigfaltigen, teils in den Etatsübersichten, teils in den Specialerläuterungen des Etats, teils in den Berichten über die Betriebsergebnisse im Grundtext und in den Anhangstabellen mitgeteilten Kopfzahlen der Arbeiterschaft und der entsprechenden Lohnsummen vornimmt und sie diskutiert.

	1898	1899
Zahl der Gehilfen im mittleren Dienste	5 975	5 860
Zahl der Hilfskräfte im unteren Dienste	52 858	50 794
Zahl der Arbeiter	162 913	161 157

(Die 3431 bezw. 3485 auf Neubaustrecken beschäftigten Arbeiter werden aus extraordinären Fonds bezahlt und sind hier drum nicht zu berücksichtigen.)

Diese Kopfzahlen decken sich in der Gesamtsumme, soweit das festzustellen ist, mit denjenigen in Anlage 9 des Berichts für 1898/99, die die Dienstdauer des Personals in den einzelnen Betriebskategorien zur Darstellung bringt. Wenn man aber auf die einzelnen Gruppen eingeht, treten recht erhebliche Differenzen zwischen Etats- und Berichtsangaben zu Tag. Die Zahl der Werkstättenarbeiter ist für 1898 in den Erläuterungen des Etats mit nur 45 425 Kräften verzeichnet; der Bericht zählt bei der Diensteinteilungsübersicht, die nur das ständige Personal berücksichtigt, im Herbst

1898 46 319 Werkstättenarbeiter (ohne das Werkstättenpersonal) auf. 1899 lauten die entsprechenden Zahlen: 45 833 und 46 841. Noch weiter gehen die Ziffern bei den Bahnunterhaltungsarbeitern auseinander; in den Erläuterungen zum Etat figurieren beim Titel 8 [Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter, denen die für die Unterhaltung der Telegraphenleitung (aus Position 3) zugerechnet sind] für 1898: 58 580, für 1899: 57 529 Personen: in den Diensteinteilungsübersichten für Herbst 1898 und 1899, in denen die zahlreichen Arbeiter für Schneeräumung, die erst der Winter des Betriebsjahres verlangt, noch nicht einmal mitgerechnet sein können, trotz alledem 63 781 bezw. 63 341 Bahnunterhaltungs- und Telegraphenarbeiter.

Man fragt sich, wo für diese „überzähligen" Arbeitspersonen die Löhne nachgewiesen sind. Sollten sie in den im Etat als solche ausdrücklich gekennzeichneten Positionen mitenthalten sein, so würden sich die oben ermittelten Durchschnittslohnbeträge pro Kopf in Wahrheit noch niedriger stellen. Nun decken sich die in den Etatspositionen besonders dargestellten Lohnsummen für sämtliche Arbeiter- und Gehilfenkategorien in ihrem Gesamtbetrage ziemlich genau mit den in Anlage 8 der Betriebsberichte für 1898 und 1899 bei der Berechnung der Durchschnittslohnsätze mitgeteilten Gesamtlöhnen; es wurden nämlich hiernach 1898 bezw. 1899 ausgezahlt:

188 577 780 Mk. bezw. 190 345 693 Mk. Lohn.

Nach dem Etat betrugen die Löhne „in Wirklichkeit":

	1898 Mk.	1898 abweichend davon nach den Etatserläuterungen Mk.	1899 Mk.	1899 abweichend davon nach den Etatserläuterungen Mk.
Für die Hilfskräfte im unteren Dienst	42 524 785	—	42 106 475	—
für sonstige Arbeiter	51 114 288	—	52 533 136	—
für Bahnunterhaltungsarbeiter	36 406 641	bezw. 37 574 000[1]	36 974 782	bezw. 38 071 000[1]
für Werkstättenarbeiter	46 235 131	bezw. 49 241 861[2]	47 521 289	bezw. 50 534 568[2]
ferner Vergütungen an außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigte Gehilfen	7 912 856	—	8 105 939	—
Summa:	184 193 701	bezw. 188 367 800	187 241 621	bezw. 191 351 200

[1] Einschließlich der an Unternehmer gezahlten bei Position 3 (sonstige Ausgaben) verrechneten Löhne.

[2] Einschließlich der Werkstättenarbeiterlöhne aus Position 7 u. 8 (Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien und der baulichen Anlagen).

Es scheinen in den der früheren Berechnung zugrunde gelegten Summen also wohl sämtliche Lohnbeträge, nicht aber in den Kopfzahlen das gesamte zu entlohnende Arbeiterpersonal einbegriffen zu sein; und die angedeutete Vermutung, daß der für die Lohnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter ermittelte Lohnsatz noch zu hoch angegeben ist, gewinnt unter diesen Umständen ziemlich stark an Wahrscheinlichkeit.

Nur mit den hieraus sich ergebenden Vorbehalten sind die amtlichen Angaben über die Gesamtlöhne und die Durchschnittslöhne der letzten Jahre zu beurteilen; Schlußfolgerungen aus diesen Angaben werden einer entsprechenden Kritik nicht ermangeln dürfen.

Auch die folgende notwendige Feststellung, wie sich die Arbeitsdauer für den Durchschnittsarbeiter gegenüber der Lohnerhöhung gestaltet hat, ob der Mehrverdienst vielleicht zum Teil durch Überstundenarbeit erzielt worden ist, wird vor diesen kritischen Einwänden nicht ganz sicher sein.

Der Schlußpassus der Anlage 8, betreffend die Durchschnittslöhne, zählt die im Jahre geleisteten Tagewerke — Überstunden sind in Tagewerke umgerechnet — neben den dafür insgesamt gezahlten Lohnbeträgen auf. Ich vergleiche die Zahlenentwickelung der letzten fünf Jahre mit der Steigerung der Kopfzahl der Arbeiter und Hilfskräfte im unteren Dienste. Die Gehilfen des mittleren Dienstes, für die vor 1898 keine Kopfzahl angegeben ist, bleiben unberücksichtigt. Der daraus erwachsende Rechnungsfehler ist indes durchaus unerheblich; die Gehilfen des mittleren Dienstes dürften sich kaum so schnell wie die Arbeiter vermehrt haben, auch kommen Überstunden bei ihnen seltener vor als bei den gewöhnlichen Arbeitern.

Die Zahl der Arbeiter ist gewachsen:

	1895		1896		1897		1898		1899
von	179 428	auf	188 262	auf	205 025	auf	215 771	auf	211 951[1]
	100	:	104,8	:	112,0	:	120	:	118

Die Zahl der geleisteten Tagewerke:

59 857 748		63 799 517		69 531 742		73 828 819		72 351 954
100	:	106,7	:	116,6	:	123,2	:	120,9

Die Summe der Gesamtlöhne:

142 980 091		153 694 077		172 317 595		188 577 780		190 345 693
100	:	107,5	:	120,6	:	131,9	:	133,1

[1] Dem Rückgang der Zahl der Hilfskräfte im unteren Dienste und der Arbeiter um 3820 Köpfe in dem Jahre 1898/99 steht eine Vermehrung der Stellen von etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Unterbeamten um 3647 gegenüber; das niedere Gesamtpersonal hat also in Wirklichkeit um 173 Köpfe abgenommen.

Die zeitlichen Arbeitsleistungen wären nach diesem Zahlenbilde etwas schneller angewachsen als die Kopfzahl des Personals; es wäre danach nicht ausgeschlossen, daß ein kleiner Teil der Lohnaufbesserungen auf Kosten der Arbeitskraft des Personals erzielt worden ist. Das wesentliche Ergebnis dieser Feststellung ist, daß die Arbeitszeit für den unteren Bahnbediensteten und Bahnarbeiter in diesem Zeitraum trotz der lebhaften Steigerung der Betriebsintensität keineswegs eingeschränkt worden ist. In diesem Punkte scheint also die Socialpolitik des Bahnbetriebes seit dem Anlaufe in den Jahren 1897/98, nicht nur für die Angestellten des äußeren Betriebes, sondern allgemein für das Gesamtpersonal zum Stillstand gekommen zu sein.

Die Specialangaben für den Werkstättendienst liefern ein konzises Beispiel dieser Tendenz.

Die Zahl der Werkstättenarbeiter wuchs an (nach den Erläuterungen zum Etat):

	1895		1896		1897		1898		1899
von	39 605	auf	39 691	auf	42 525	auf	45 425	auf	45 833
	100	:	100,3	:	107,8	:	114,6	:	115,8

Die Gesamtzahl der von ihnen geleisteten Tagewerke von:

10 850 000		10 928 000		11 765 000		12 664 000		12 758 000
100	:	100,6	:	108,3	:	115,7	:	117,6

Berücksichtigt man, daß von den Gesamttagewerken im Jahre 1899 80 % (gegenüber 77 % im Jahre 1895) in Accordarbeit, die an Arbeitsintensität die Tagelohnarbeit meist hinter sich läßt, geleistet wurden, so erscheint die geringe Steigerung der zeitlichen Beanspruchung der Arbeiterschaft beachtenswert genug. Die Zahl der Tagelohnwerke ist seit 1895 trotz einzelner Aufwärtsschwankungen so gut wie unverändert geblieben, die Zahl der Accordlohnwerke aber ist gestiegen von:

1895		1896		1897		1898		1899
8 351 717	auf	8 260 543	auf	9 262 610	auf	9 784 795	auf	10 175 007
100	:	99	:	111	:	117,2	:	121,9

Das durchschnittliche Anwachsen der Werkstättenarbeiterlöhne trotz der häufigen Reduktionen der Accordsätze für Stückarbeit ist zum Teil also auf eine Ausdehnung der Arbeitszeit zurückzuführen.

Den Abschluß dieser Kritik der Lohnziffern möge eine Gruppierung der Arbeiter nach Lohnstufen bilden, wie sie sich auf Grund der Ausweise der Arbeiterpensionskassen über die anrechnungsfähigen Löhne und Beitragsklassen konstruieren läßt.

Arbeiterpensionskasse A. (sämtliche versicherungspflichtigen Arbeiter und Hilfsbeamten enthaltend).

Jahr.	Gesamtzahl der Mitglieder.	Prozentuale Verteilung der Gesamtarbeiterschaft auf die einzelnen Lohnklassen. I. (bis 1,16 Mk.) %	II. (1,16–1,83 Mk.) %	III. (1,83–2,83 Mk.) %	IV. (2,83 Mk. u. mehr) %
1895	184 482	2,85	25,03	50,03	22,09
1896	187 179	2,86	23,87	50,40	22,87
1897	196 551	2,61	22,79	50,72	23,88
1898	218 995	2,49	19,27	53,15	25,09
1899	232 424	2,22	16,45	52,78	28,55
1900	222 841	2,39	14,11	51,03	32,47

Arbeiterpensionskasse B. (nur die mindestens ein Jahr im Eisenbahndienst thätigen Versicherungspflichtigen enthaltend).

Jahr.	Gesamtzahl der Mitglieder.	Prozentuale Verteilung der Gesamtarbeiterschaft auf die einzelnen Lohnkassen. II. (bis 1,83 Mk.) %	III. (1,83 bis 2,83 Mk.) %	IV. (2,83 bis 3,5 Mk.) %	IVa. (3,5 bis 4 Mk.) %	IVb. (mehr als 4 Mk.) %
1895	131 876	16,94	57,17	14,59	5,48	5,82
1896	136 798	17,10	56,35	15,10	5,49	5,96
1897	140 620	15,63	55,86	15,90	5,78	6,83
1898	149 787	15,60	56,20	15,80	6,40	6,00
1899	159 051	10,12	55,83	20,51	6,22	7,32
1900	171 482	9,02	54,40	22,45	6,46	7,67

Die Zahlenreihen sprechen für sich. Zwei Drittel aller Eisenbahnarbeiter beziehen heute noch weniger als 2,85 Mk. Tagelohn, ein Sechstel weniger als 1,85 Mk. Noch kein Drittel, d. i. nur ein um 10 % größerer Bruchteil der Arbeiterschaft als vor 5 Jahren, verdient 3 Mk. und mehr.

Die Lohnentwickelung des letzten Jahrfünfts überhaupt läßt sich etwa folgendermaßen nach jenen Zahlen darstellen:

Die Lohnschichten unter 1,83 Mk. Tagesverdienst sind in der Gesamtlohnpyramide um etwa 10 % (der relativen Mitgliederzahl nach) zusammengeschrumpft, und die darüber liegenden haben sich um ebensoviel verstärkt.

Schärfer ist das Bild, das sich aus der zweiten Übersicht nach den Ausweisen von Kasse B gewinnen läßt. Hier sind die nur vorübergehend an der Bahn beschäftigten, die doch fast ein Drittel aller Arbeiter ausmachen, ausgeschieden, und die Lohnsätze für den festen Arbeiterstamm, der der Lohnzulagen nach Maßgabe der Dienstjahre teilhaftig wird, kommen hier in ihren Abstufungen zur Erscheinung.

Fast noch ein Zehntel von den länger als ein Jahr im Bahndienste thätigen Arbeitern, die mindestens bereits im Genuß der ersten Lohnzulage von 20 bezw. 10 Pf. stehen, verdienen heute täglich unter 1,85 Mk. und beinahe zwei Drittel ($63^{1}/_{2}$ %) dieser größtenteils ständigen Arbeitskräfte werden mit weniger als 2,85 Mk. entlohnt. Nur 35 % stehen sich besser; höchstens ein Drittel trägt mehr als 3 Mk. täglichen Verdienst heim.

Wenn man nun berücksichtigt, daß über die Hälfte der Mitglieder der Pensionskasse B 6 Jahre und länger (über 20 % sogar über 11 Jahre) im Bahndienst thätig sind und also zum ganz überwiegenden Teile schon auf der höchsten für sie erreichbaren Lohnstufe stehen, so klingt das mit der Thatsache, daß nur ein knappes Drittel der ständigen Arbeiter über 3 Mk. verdient, wenig harmonisch zusammen; denn es geht daraus hervor, daß für reichlich ($^{1}/_{2}$ weniger $^{1}/_{3}$ =) ein Sechstel der im Bahndienst ausharrenden, zum Teil darin ergrauenden Arbeiter keine Möglichkeit besteht, bis zu einem Tagelohn von 3 Mk. sich emporzuarbeiten.

Wenn auch infolge der Lohnaufbesserungen im letzten Jahrfünft der prozentuale Anteil der mittleren Lohnsätze die niedrigeren um 7 bis 8 % zurückgedrängt hat und auch die höchsten Lohnklassen mit einem 3 % größeren Bruchteil der Arbeiterschaft besetzt sind, so ist doch das eben fixierte Ergebnis im Verein mit der generellen Thatsache überhaupt, daß fast zwei Drittel auch der ständigen Arbeitskräfte im Tagesverdienste unter 3 Mk. bleiben, nicht ein für die Bahnerschaft besonders günstiges zu nennen. In diesem bescheidenen Bilde der Lohnentwickelung offenbart sich eben wieder der Geist der Sparsamkeit, der über dem preußischen Staatsbahnbetriebe weithin waltet.

Ein Punkt indes, auf den vielfach hingewiesen wird und der hier bisher nur flüchtig berührt worden ist, scheint diese thatsächliche Konstatierung ihrer ganzen Bedeutung zu entkleiden. Man weist auf den hohen Dienstaltersdurchschnitt der im Eisenbahndienst beschäftigten Arbeiter hin; wenn die Leute so lange im Betriebe aushielten, müßten doch Arbeits- und Lohnbedingungen recht zufriedenstellende sein.

Ich habe die psychologischen Gründe, warum der Eisenbahndienst seine Leute zu fesseln vermag, bereits erörtert. Hier ist nur die behauptete Aushaltedauer der Bahnbediensteten einmal genauer zu untersuchen.

Die im Betriebsbericht und in dem bereits erwähnten Aufsatze von Niehaus mitgeteilten Daten über die Mitglieder der Arbeiterpensionskassen gewähren einen ziemlich klaren Einblick in die Dienstaltersverhältnisse. Die Zahl der unfallversicherungspflichtigen Personen betrug am 1. Januar 1897: 196 551 Personen. Es traten bis zum 1. Januar 1898 in die

Kassen neu als Mitglieder ein: 84 806 Personen, während 62 362 austraten. Zu den am 1. Januar 1898 vorhandenen 218 995 Kassenmitgliedern gesellten sich im Laufe des Jahres 81 998 neue, denen ein Abgang von 68 569 Mann gegenübersteht. 1899 traten zu den am 1. Januar vorhandenen 232 424 58 229 neu hinzu, während 67 812 ausschieden. Als Gründe für das unfreiwillige Ausscheiden können in Betracht kommen: entschädigungspflichtige Unfälle — im Jahre 1897: 1539; 1898: 1685; 1899: 1744 —; Ableben, zum Teil sich mit den ebenerwähnten Fällen deckend — im Jahre 1897: 1440; im Jahre 1898: 1424; im Jahre 1899: 1452 —; Pensionierungen — im Jahre 1897: 854; im Jahre 1898: 891; im Jahre 1899: 967 —; Übernahme in das Verhältnis von Eisenbahnunterbeamten — im Jahre 1897: 3775; im Jahre 1898: 9570; im Jahre 1899: 4199 —: insgesamt aus besonderen Gründen ausgeschieden: 1897 höchstens 7500: 1898 höchstens 13 500; 1899 höchstens 8300.

Demnach sind im Jahre freiwillig aus der Kasse ausgeschieden und haben dem Eisenbahndienst Valet gesagt: 1897 etwa 55 000; 1898 etwa ebensoviel; 1899: 60 000. Das bedeutet gegenüber der etwas über 220 000 betragenden Gesamtzahl der beschäftigten, versicherungspflichtigen Arbeiter und Hilfsbeamten: 1897: 26 %, 1898: 24 %, 1899: 26⅛ %, d. h. ein Viertel des Arbeiterbestandes wechselt alljährlich im Staatsbahnbetriebe. Von den freiwillig ausscheidenden waren 1897 nur 5762, 1898: 5965, 1899: 10 261 Mitglieder der Pensionskasse B; es war also nur ein sehr bescheidener Bruchteil länger als ein Jahr im Betriebe beschäftigt. Für die ganz überwiegende Masse in dieser Gruppe bedeutete die Arbeit bei der Bahn nur eine vorübergehende Beschäftigung. Der Einfluß der Hochkonjunktur des Jahres 1899, die Ansaugung der Arbeitskräfte durch die hochzahlende Privatindustrie tritt in den mitgeteilten Zahlen deutlich hervor.

Nicht uninteressant ist es, die Altersschichtung der aus dem Bahnbetrieb ausscheidenden Elemente zu untersuchen. Wenn auch die mir zugänglichen Zahlen, wie sie Niehaus in seinen Aufsätzen mitteilt, keine Aussonderung der aus speciellen Gründen ausscheidenden Arbeiter gestatten und überhaupt nur für die mit Bescheinigung aus der Kasse austretenden 64 321 Personen des Jahres 1899 eine Altersübersicht geben, so sind die Daten als Unterlage für eine Altersgruppierung der ausscheidenden Elemente ausreichend. 86½ % von ihnen stehen darnach im Alter bis zu 39 Jahren (inkl.), 64½ % im Alter bis zu 29 Jahren, 42 % sind unter 25 Jahren. Dem gegenüber gruppieren sich die Altersklassen bei den Gesamtmitgliedern der Pensionskassen, d. h. beim Gros der regulären Arbeiterschaft im Durch-

schnitt wie folgt: Anfang 1899: 69 % bis 39 Jahre alt, $39^1/_2$ % bis 29 Jahre alt, $17^1/_2$ % bis 24 Jahre alt. Ende 1899: $67^1/_2$ % bezw. $22^1/_2$ % bezw. 15 %. Unter den vorübergehend Beschäftigten finden sich bei weitem mehr junge, unternehmungslustige Arbeiter als unter dem Durchschnitt der regelmäßig Beschäftigten. Erst mit zunehmendem Lebensalter tritt eine stärkere Neigung, bei der Bahn dauernde Arbeit anzunehmen, hervor.

Wichtiger noch als diese von vornherein zu vermutende Feststellung der Lebensaltersschichtung des Eisenbahnarbeiterpersonals ist die Beantwortung der Frage nach der Dienstaltersgruppierung. Eine umfassende exakte Übersicht ist zwar auch in diesem Punkte nicht gegeben, immerhin ist aus dem Mitgliedbestande der Pensionskasse B, welche die länger als ein Jahr im Bahndienst Thätigen aufnimmt, einige Aufklärung zu schöpfen.

Der Durchschnitt der letzten fünf Jahre ergiebt, daß regelmäßig rund 70 % aller Bahnarbeiter und Hilfsbeamten dieser Kasse angehören, also mindestens ein Jahr lang in ununterbrochenem Arbeitsverhältnis zum Eisenbahnbetriebe standen. Die oben berechnete Zahl von 25 % bis 26 % für die Masse der vorübergehend Beschäftigten findet hierin ihre Bestätigung. Von den länger als ein Jahr im Betrieb thätigen (Ende 1899: 172 482 Köpfe zählenden) Arbeitern und Hilfsbeamten war im Jahre 1900 fast die Hälfte (48,55 %) — d. i. 37 % von der gesamten Arbeiterschaft — weniger als 5 Jahre Mitglied der Kasse B, also noch keine 6 Jahre auf ihrem Arbeitsposten bei der Bahn, 29,7 % waren 5 bis 10 Jahre, 21,75 % länger als 10 Jahre an der Kasse B beteiligt. Diese an sich recht günstigen Beteiligungssätze für die drei Dienstaltersgruppen haben nur leider in den letzten Jahren eine abfallende Tendenz gezeigt. 1897 (bezw. 1898) waren nur 43,75 % (bezw. 42,87 %) B-Kassenmitglieder oder 31,4 % (bezw. 29,4 %) sämtlicher versicherungspflichtigen Arbeiter der jüngsten Dienstaltersgruppe (bis zu 6 Dienstjahren) zuzuzählen und 56,25 % (bezw. 57,13 %) gehörten den Gruppen mit mehr als 6- und 11jähriger Dienstalterszeit an. So erfreulich die Thatsache ist, daß sich der Prozentsatz der über 11 Jahre bei der Bahn bediensteten Arbeiter in der gleichen Zeit um $5^1/_2$ % gehoben hat, daß also die alten, ständigen Arbeitselemente auch über 10 Jahre, über die Zeit hinaus, von der ab für sie eine Zusatzrente fällig wird, fest auf ihrem Posten aushalten, so wiegt sie wohl kaum den stetigen prozentualen (und absoluten) Rückgang der weit zahlreicheren Arbeitergruppe mit 6 bis 11 Eisenbahndienstjahren (um über 10 % Rückgang zwischen 1897 und 1900) auf.

Der Eisenbahndienst hat — diese Zahlen bestätigen frühere Dar-

legungen — in der letzten industriellen Hochkonjunktur an Anziehungskraft für die Arbeitermassen eingebüßt.

Ungünstig mag — wie ich schließlich noch glaube bemerken zu müssen — auf das Verhältnis der Arbeiter gegenüber den Eisenbahnbetriebe auch die bisher geübte unvollkommene Art der Arbeits- und Stellenvermittlung gewirkt haben. Es fanden bis 1899 ausschließlich und seitdem immer noch in großem Maßstabe das schriftliche Angebot und das Inserat den Vorzug vor den organisierten Arbeitsnachweisen der Kommunen oder des Centralvereins für Arbeitsnachweis. Man registriert, wenn zur Zeit des Angebots keine entsprechende Arbeitsgelegenheit vorhanden ist, die Namen der Arbeitsuchenden für spätere Bedarfsfälle und ruft diese Personen dann plötzlich aus ihren vielleicht inzwischen erst angenommenen Stellungen zur Beschäftigung im Bahnbetriebe. In der Hoffnung, in dem großen Staatsbetriebe besonders günstige Arbeitschancen zu finden, giebt dann der also persönlich angeworbene Arbeiter selbst eine gute Stellung oftmals auf. Bei der Vermittlung durch einen organisierten Arbeitsnachweis würde er kaum in die Versuchung kommen, einem neuen lockenden Arbeitsangebot Folge zu leisten, ehe er sich nicht der besonderen Vorteile, die ihm dieser Beschäftigungswechsel bieten könnte, eingehend versichert hat. Die häufig bald nach dem Eintritt in den Bahndienst erfolgende Enttäuschung ist bitter, und das Verlangen, wieder fortzukommen, stellt sich sehr schnell ein. Die gegenüber der kühlen Nüchternheit des organisierten Arbeitsnachweises bestehende persönliche Form der Arbeitsvermittlung bei der Eisenbahn ist aber nicht nur mit schuld an der oben geschilderten, für den Eisenbahnbetrieb wie für den Arbeiter schädlichen Fluktuation eines großen Bruchteils des Personals, sondern sie schädigt so auch die kleineren Privatbetriebe, denen sie die Arbeiter wegschnappt. Wider ihren Willen wirkt ferner die Eisenbahnverwaltung dadurch, daß sie bei der Stellenbesetzung die anspruchslosen Landarbeiter des Ostens und die an Disciplin von vornherein gewöhnten, entlassenen Rekruten bevorzugt, auf die Arbeiterfrage ungünstig ein, indem ihre Nachfrage wie eine Saugpumpe aus den Minimalbeständen des Ostens immer weitere Arbeitermassen hinüberschöpft in die bereits überfüllten Reservekontingente der westlichen Arbeiterschaft und so die Extreme, hier Überangebot, dort Unterangebot von Arbeitskräften, verschärfen hilft.

Die neuerdings von den Eisenbahndirektionen versuchte Arbeiterbeschaffung mit Hilfe der organisierten Arbeitsnachweise, die eine volkswirtschaftlich zweckmäßige Dirigierung des Angebots von Arbeitskräften bis zu einem gewissen Grade ermöglichen, bedeutet dem alten Vermittlungsverfahren gegenüber einen gesunden Fortschritt, dessen günstige Wirkungen sich wohl in einzelnen Fällen, namentlich in Berlin bereits leise bemerkbar gemacht haben.

Trotz aller im einzelnen angestrebten Verbesserungen auf den verschiedenen Gebieten des Staatsbahnbetriebes, die von der Arbeiterfrage beherrscht werden, bleibt aber der Gesamteindruck bestehen, daß zu einer socialpolitisch vollkommenen Ausgestaltung der Verhältnisse in Zukunft noch viel Arbeit erforderlich sein wird.

Wohnungs- und Unterstützungswesen.

(Ordentliche und außerordentliche Zulagen, Prämien, Naturalunterstützungen; — Gehaltsabzüge.)

In dem Hauptstück der Abhandlung habe ich versucht, die allgemeinen socialpolitischen Grundfragen: Arbeitsverhältnis, Arbeitszeit und Arbeitslohn für die wichtigsten Dienstkategorien des äußeren Betriebes der preußischen Staatsbahn zu beantworten. Die folgenden Betrachtungen sollen einige weitere Erscheinungen socialer Natur, die zwar nur zum Teil dem Eisenbahnbereich ausschließlich eigen sind, aber in diesem weitverzweigten Riesenbetrieb doch einen ganz besonderen Charakter angenommen haben, zum Gegenstand haben.

Die gegenwärtig brennendste Frage der Socialpolitik, die Wohnungsfrage, muß sich notwendigerweise innerhalb der Arbeiterwelt eines Betriebes, der sich über einen ganzen Staat erstreckt, schwieriger gestalten, als in einem örtlich begrenzten Betriebsbereiche. Die ganze Vielgestaltigkeit der Lebensbedingungen und Teurungsverhältnisse im Osten und Westen, in Stadt und Land, in industriereichen, dichtbevölkerten und landwirtschaftlichen, menschenarmen Bezirken muß in das Wohnungswesen dieser Hunderttausende einheitlich besoldeter, gleichmäßig von einer Centralverwaltung gelenkter Personen hinein spielen und das Problem, dessen Lösung bereits unter gewöhnlichen Verhältnissen den Socialpolitikern Bedenken und Sorgen genug bereitet, in ausnehmendem Maße erschweren. Gleichwohl hat die Staatseisenbahn- und Finanzverwaltung ihrerseits sich damit abfinden müssen. Die Art und Weise, in welcher dies geschehen, und der Umfang, in welchem man dem Wohnungsnotstande beizukommen versucht hat, wird näher zu beleuchten sein.

Da der staatliche Lösungsversuch wesentlich den Charakter eines Unterstützungsverfahrens trägt, so läßt sich das Kapitel des Unterstützungswesens überhaupt mit all seinen Einzelerscheinungen von der Besprechung der Wohnungsfrage nicht trennen und wird daher in diesem Abschnitte ebenfalls seine Darstellung finden.

Daß der Eisenbahnbedienstete, zumal der im Fahrdienst beschäftigte, infolge der Unregelmäßigkeit seines verantwortungsschweren Dienstes und der häufigen Nachtarbeit, besonderen Wert auf eine auskömmliche, gesunde Ruhe gewährende Wohnung legen muß, habe ich bei früherer Gelegenheit betont, daß die Möglichkeit, eine derartige Wohnung zu mäßigem Preise zu bekommen, gerade für den Eisenbahner eine häufig außerordentlich beschränkte ist, steht ebenso sicher fest.

Die Arbeitsstätte ist entweder der Bahnhof oder die freie Strecke. Der Bahnhofsdienst verlangt, daß seine Funktionäre in der Nähe wohnen, um nicht durch weite Wege sich die notwendig ungünstige Dienst- und Ruhebemessung noch weiter zu ihrem Nachteile zu verschärfen. Die dem Bahnhof benachbarten Viertel bilden nun an sich gewöhnlich schon teure Wohnquartiere; durch die Massennachfrage der Eisenbahner aber wird die Tendenz zur Mietspreissteuerung in diesen Bezirken auf jeden Fall erzeugt. Demgegenüber ist besonders der Eisenbahnhilfsbeamte und Bahnhofsarbeiter schlimm dran, da er keinerlei Wohnungsgeldzuschuß bezieht, aber in seinem Mietszins den von den Hausbesitzern bei Festsetzung der Wohnpreise mit veranschlagten Wohnungsgeldbetrag der Beamten wie diese bezahlen muß. Der auf der Strecke oder auf einer in freiem Felde gelegenen Haltestelle beschäftigte Bahner, dem keine Dienstwohnung zur Verfügung steht, hat vielfach mit noch größenen Schwierigkeiten bezüglich der Wohnungsfrage zu kämpfen, da sich in den zum Teil ziemlich entlegenen Dörfern nur selten geeignete billige Wohnungen ihm zur Auswahl bieten.

Ich skizziere hier zwei krasse, mir bekannt gewordene Fälle, um die Größe des Notstandes anzudeuten, in den bisweilen die Wohnungsfrage den Bahner versetzen kann.

Ein Haltestellenaufseher mußte seine Familie und seinen Haushalt in dem entfernt gelegenen Dorfe in zwei Häusern geteilt unterbringen, weil eine zusammenhängende, ausreichende Wohnung nicht aufzutreiben war.

Einen Bahnhofsarbeiter wiederum begleitete ich einmal 7 Kilometer weit vom Bahnhof bis zu seiner Behausung. Regelmäßig mußte er diesen Dienstweg zurücklegen, um in dem entlegenen Dorfe ein Quartier von Stube und Küche zu dem niedrigen Preise von 6 Mk. für den Monat bewohnen zu können.

Indes haben diese Fälle mit dem Mietzuschußsystem der Eisenbahnverwaltung direkt nichts zu thun, da der Arbeiter kein besonderes Wohnungsgeld von verwaltungswegen bezieht, sondern von seinem regelmäßigen Tagelohne die Miete erübrigen muß, der Haltestellenaufseher aber

selbst mit dem höchsten Wohnungsgeldzuschuß angesichts des thatsächlichen Wohnungsnotstandes zu keiner besseren Behausung gelangen könnte; sie sind nur geeignet, das Wohnungsfürsorgesystem der Eisenbahnverwaltung von der negativen Seite zu beleuchten. Hier sind indes vor allem die positiven Maßnahmen und direkten socialpolitischen Wirkungen zu schildern.

Wir haben es hier mit keinem originellen, dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen System zu thun. Die Frage des Wohnungsgeldzuschusses, der Gewährung von Dienstwohnungen, von Teuerungszulagen u. s. w. ist für die gesamte Beamtenschaft des preußischen Staates in ihren Grundzügen einheitlich geregelt. Nur die Eigenart des Eisenbahnbetriebes, vor allem die Beschäftigung des Bahners auf entlegenen Posten einerseits und in den dichtest besetzten teueren Industrieorten andererseits, beeinflussen den Wert jener Maßnahmen für den Bahnbediensteten in einer vom Durchschnitt abweichenden Weise.

Das geltende Wohnungsgeldzuschußsystem ist seiner ursprünglichen Bestimmung gemäß auf militärische Verhältnisse zugeschnitten, es ist zwecks Normierung der Quartierleistungen für die bewaffnete Macht in Friedenszeiten geschaffen und hernach mit seiner Servisklasseneinteilung der Ortschaften auch auf die bürgerlichen Elemente der Beamtenschaft übertragen worden. Durch das Gesetz vom 12. Mai 1873, betreffend die Gewährung von Wohnungsgeldzuschüssen, ist die Wohnungsgeldunterstützung für die unmittelbaren etatsmäßigen Reichs- und Staatsbeamten seinerzeit nach jenem militärischen Muster eingeführt worden, weil die von der preußischen Regierung zur Verbesserung der Lage der Beamtenschaft ausgeworfenen $4^1/_2$ Millionen Thaler zum Teil durch die allgemeine Preissteigerung der Gründerzeit aufgesaugt, zum überwiegenden Teile aber gerade wie heute durch die Emporschraubung der Mieten von den Hausbesitzern weggesteuert worden waren. Da der Beamte noch weniger als der Privatmann in der Lage ist, ganz nach freier Wahl an beliebigem Orte sich seine Wohnung zu suchen, so sollte fortan auf die Preisunterschiede der verschiedenen Orte bei der nunmehrigen Gewährung einer indirekten, als Wohnungsgeldzuschuß normierten Gehaltsaufbesserung Rücksicht genommen werden, um die schlimmsten Härten auszugleichen, die in der Verschiedenheit der Mietsausgaben hervorgetreten waren.

Auf Grund dieser Erwägungen haben im Jahre 1873 die Eisenbahnbeamten einen Wohnungsgeldzuschuß, abgestuft nach fünf Beamtenklassen einerseits und sechs Ortschafts-Servisklassen andererseits erhalten, der sich für die hier in Betracht kommende vierte und fünfte Stufe, die Subaltern- und Unterbeamten, folgendermaßen gestaltet:

	A.	I.	II.	III.
IV. Subalternbeamte:	180 Thlr. (540 Mk.)	144 (432)	120 (360)	100 (300)
	IV.	V.		
	72 (216)	60 (180).		

Pensionsfähig: 99 1/5 Thlr. (297,6 Mk.)

	A.	I.	II.	III.
V. Unterbeamte:	80 Thlr. (240 Mk.)	60 (180)	48 (144)	36 (108)
	IV.	V.		
	24 (72)	20 (60).		

Pensionsfähig: 37 3/5 Thlr. (112,8 Mk.)

mit der weiteren Maßgabe des § 4:

„Der Wohnungsgeldzuschuß wird nicht gewährt an Beamte, welche Dienstwohnung innehaben oder anstatt derselben Mietsentschädigung beziehen."

„Die Mietsvergütigungen, welche Beamte für die ihnen überlassene Dienstwohnung zu entrichten haben, werden von dem im § 1 bestimmten Zeitpunkt ab um den Betrag des Wohnungsgeldzuschusses gekürzt."

„Bei der Bemessung der Pensionen wird der Durchschnittssatz des Pensionsgeldzuschusses für die Servisklassen I bis V in Anrechnung gebracht."

Die Ausnahmeklasse A umfaßt die Orte Altona, Berlin, Bremen, Dresden (seit 1878), Frankfurt a. M., Hamburg, Metz, Mülhausen i. E. (seit 1875), München, Stuttgart und Straßburg i. E. Die übrige Einteilung ist ganz schematisch, die Klasse I sollte die Orte über 40 000, II. die über 20 000, III. die über 10 000, IV. die über 5000 Einwohner und V. alle übrigen Orte enthalten. Die Geldzuschußsätze sind seitdem unverändert geblieben. Die Serviseinteilung der Ortschaften, ihre Einweisung in die einzelnen Klassen ist auf Grund des Gesetzes vom 25. Juni 1868 bis 1887 alle 5 Jahre, seitdem, abgesehen von einzelnen kaum erwähnenswerten Abänderungen in der Zwischenzeit, nur noch 1897 einer umfassenden Revision unterzogen worden.

Zwar war 1873 zugleich von seiten der Regierung erklärt worden: „daß sie allen Beamten Wohnungen in natura überweisen würde, wenn sie dazu in der Lage wäre; da dies aber nicht der Fall sei, so müßte den Beamten ein Ersatz in Geld gewährt werden, und zwar vorläufig ein Zuschuß." Es ist aber seitdem bei diesem „vorläufigen Zuschuß", was den materiellen Betrag anlangt, geblieben. Nur hat sich inzwischen der Gedanke, als stelle der Zuschuß ein volles Äquivalent für die Wohnungsmiete dar, nebenher eingeschlichen, sowohl bei den Eisenbahnbediensteten, weil ja deren eigentliches Gehalt sich nicht einmal für die Bestreitung des sonstigen Haushaltaufwandes immer als ausreichend erweist, als auch bei der Verwaltung, die dieser Auffassung dadurch Ausdruck leiht, daß sie an Stelle des Wohnungsgeldschusses gegebenenfalls eine ganze Dienst-

wohnung ohne Gegenleistung gewährt. Damit wird das Wohnungsgeld nicht mehr als „ein Teil der Wohnungskosten“, sondern als volles Äquivalent für den gesamten Wohnungsaufwand behandelt.

Man muß diese Auffassungen konstatieren; denn erst auf Grund dieser Voraussetzungen wird man die Klagen der Beamtenschaft über Unzulänglichkeit des „Wohnungsgeldes“ gegenüber der thatsächlichen Mietsteuerung verständlich finden. In ihrem absoluten Betrage reichen die Sätze der Servisklassen zur Deckung der Wohnungspreise in den meisten Fällen eben nicht aus, der Beamte muß unter Einschränkung anderer wichtiger Ausgaben von seinem Gehalte zur Miete zusteuern. Für die in dieser Abhandlung berücksichtigten Eisenbahner kommt mit einziger Ausnahme der 14 000 Lokomotiv- und Zugführer, die als Subalternbeamte Satz IV des Servistarifes beziehen, die unterste Servisstufe, die nur 60 bis 180 Mk. Wohnungsgeldzuschuß gewährt und allein in den 11 Ausnahmefällen bis auf 240 Mk. emporgeht, in Anwendung. An sich ist die Abstufung zwischen den Zuschußsätzen für den kleinen Subalternbeamten und den Unterbeamten, der doch schließlich eine gleichgroße Familie unterzubringen hat und dem bescheidenere Räumlichkeiten, als sie der Subalternbeamte beansprucht, selten zur Wahl gestellt sind, vom socialpolitischen Standpunkte aus kaum ganz einwandfrei; berücksichtigt man weiter, daß der Mietsbetrag regelmäßig einen um so höheren Prozentsatz des Einkommens ausmacht, je niedriger dieses bemessen ist, sowie den Umstand, daß die kleinsten Wohnungen, nach dem metrischen Raumgehalt beurteilt, relativ sehr teuer sind, so wird klar, warum die Unzulänglichkeit des Servisbetrages gegenüber dem wahren Mietspreise gerade unseren Eisenbahnern sich besonders fühlbar machen muß.

Es steht statistisch hinreichend fest, daß mindestens 16 % des Arbeitereinkommens als Miete für eine aus Zimmer, Kammer und Küche bestehende Wohnung schon in kleinen Städten draufgehen, daß in größeren Städten, wo die Masse der Bahnbeamten ihren Wohnsitz hat, 20 % und mehr an den Hauswirt abzuführen sind, während sich der Prozentsatz in den eigentlichen Großstädten und in vielen Industriestädten, natürlich mit Ausnahmen[1], auf 25 % bis 30 % steigert[2].

Nimmt man den Mietssatz für Eisenbahner, die sich in den allerwenigsten Fällen mit einer nur aus Zimmer und Küche bestehenden Wohnung

---

[1] Vgl. die Erhebung der bayrischen Eisenbahnwerkstättenarbeiter. Schweinfurt. Verlag von H. Winkler.

[2] In Hamburg entfielen schon 1891 durchschnittlich 25,5 % des zwischen 600 bis 1200 Mk. betragenden Jahreseinkommens auf die Miete. Die Arbeitsstatistik der Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine weist ähnliches für Berlin nach.

begnügen können, durchschnittlich mit mindestens ein Sechstel des Jahreseinkommens von 1200 Mk., d. h. mit 200 Mk. an, so erhellt zur Genüge, daß die Wohnungsgeldzusätze, wenn sie als volle Mietsentschädigung aufgefaßt werden, nur in einer bescheidenen Minderzahl von Fällen wirklich ausreichen; daß dagegen Fälle, in denen der Beamte nur 60 Mk., 108 Mk. bezw. 144 Mk. Zuschuß erhält, aber 150 Mk. bezw. 200 Mk. bezw. 300 Mk. jährlich für seine Wohnung zahlen muß, durch dieses Wohnungsfürsorgesystem keineswegs ausgeschlossen werden; und in der That weiß mancher kleine Beamte, Bahnwärter z. B., davon zu erzählen.

Das ist das Bedenklichste an diesem Servisklassensystem, daß es mit seinen Sätzen dem Subalternbeamten zumeist den Mietsbetrag für eine freundliche, geräumige Wohnung, deren ich manche mit Vergnügen kennen gelernt habe, fast völlig deckt, daß es dem Unterbeamten aber, dem dürftigst Besoldeten, zumutet, von dem geringen Gehalte noch eine beträchtliche Zubuße zum Wohnungspreise zu leisten.

Vielleicht noch schlimmere Härten aber als durch die Niedrigkeit seiner absoluten Sätze hat dieses System hinsichtlich der örtlichen Verschiedenheit der Zuschußgewährung gezeitigt. Die relative Bemessung der Servissätze in den verschiedenen Ortschaften im Vergleich zu den wirklichen Teuerungsunterschieden wird von Unterbeamten und Subalternbeamten in weiteren Kreisen geradezu als eine Kalamität empfunden.

Die Änderung der Servisklasseneinteilung der Ortschaften hat mit der Entwickelung der Wohnungspreise seit 1873 nicht recht Schritt gehalten. Die Zahl der der Ausnahmeklasse zugerechneten Plätze ist auf 11 stehen geblieben, obwohl sich die Zahl der deutschen Großstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern von 8 im Jahre 1871 bezw. 12 im Jahre 1875 auf 28 im Jahre 1895 bezw. 33 im Jahre 1900 gehoben hat. Bekanntlich ist aber der Wohnungsgeldzuschuß in den Großstädten von vornherein immer nur ein Zuschuß gewesen und kommt hier kaum zwei Dritteln des wirklich vom Beamten zu zahlenden Mietsbetrages gleich.

Mit der Verdreifachung der Anzahl der Großstädte hat sich denn auch die Schwierigkeit der Wohnungsfrage für die Beamtenschaft in dem entsprechenden Umfange gesteigert. Diese Behauptung gewinnt an Wahrscheinlichkeit, wenn man die Bevölkerungsanhäufung in diesen Großstädten innerhalb der Epoche 1871/1875 bis 1895/1900 überblickt. 1871 wohnten 1 968 537, 1875 2 665 914 Menschen in den Großstädten (über 100 000 Einwohner) oder 4,8 bezw. 6,24 % des deutschen Volkes; 1895 aber 7 030 530 Menschen oder 13,58 % der Gesamtbevölkerung und 1900 gar 9 108 814 Personen gleich 16,17 %. Das bedeutet eine Verdreieinhalb-

fachung der Großstadtmassen in 25 Jahren und läßt einen Rückschluß auf die Steigerung der Bodenwerte an diesen Plätzen und entsprechend der Mieten zu.

Für Charlottenburg ist z. B. eine durchschnittliche Verzehnfachung des Mietswertes der Häuser und eine Vervierfachung der Mietsbelastung jedes Einwohners in der Periode 1865 bis 1895 nachgewiesen[1].

Da einerseits vor den Gründerjahren, also von 1865 bis 1871 die Bodenpreise keinerlei Aufwärtsbewegung zeigten und andrerseits das scharfe Anziehen der Mietspreise von 1895 bis 1900 in diesem Nachweise noch nicht berücksichtigt ist, so dürften sich in Wahrheit die Preisgegensätze zwischen 1873 und 1900 noch schärfer gestalten.

Gewiß ist der schwindelerregende Grad der Entwickelung im Bereiche der Reichshauptstadt von demjenigen in anderen Großstädten nicht ganz erreicht worden; aber Beispiele wie Hamburg etwa, Dresden, Leipzig, Dortmund, Magdeburg und viele andere große Industrie- und Verkehrsplätze, vor allem im Westen Deutschlands, lassen an der Hand der Angaben über die Bevölkerungskonzentration in diesen Städten zur Genüge erkennen, daß hier allenthalben ganz besonders schwierige Wohnungsverhältnisse sich herausgebildet haben müssen, denen kein volles Äquivalent in der Serviszumessung gegenübersteht. Während die alten Großstädte bei dem Servissatze der Ausnahmeklasse stehen blieben, sind die übrigen hinzugekommenen 22, obwohl manche in der Entwickelung einem Teile der älteren weit vorausgeeilt sind, der Klasse I, die alle Ortschaften über 40 000 Einwohner enthalten soll, zugewiesen worden. In dieser Klasse finden wir somit heute Städte von 40 000 und 450 000 Einwohnern mit gleichem Servis bedacht.

Für die kleineren Städte dieser Gruppe, wo indes die wenigsten Beamten, insonderheit Eisenbahnbeamten, sitzen, ist die Zuweisung in die richtige Servisklasse mit ausreichendem Wohnungsgelde durchgeführt; denn den 51 im Jahre 1895 (61 im Jahre 1900) vorhandenen Städten von 40 000 bis 100 000 Einwohnern standen nach Abzug der 19 ebenfalls aus Klasse I im Jahre 1897 bedachten Großstädte (über 100 000 Einwohner) immer noch 76 sonstige der Servisklasse I zugezählte Ortschaften gegenüber. Es müssen also eine ganze Reihe von Ortschaften mit geringer Kopfzahl, abweichend vom Schema, einzig aus Rücksicht auf ihre Teuerungsverhältnisse in Klasse I eingereiht worden sein.

Diese verhältnismäßig günstige Behandlung der mittleren Ortschaften

[1] Paul Voigt, Grundrenten- und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. Jena 1901. I. Teil. S. 194.

fällt nur leider gegenüber der ungünstigen Stellung der Großstädte mit ihrer Volksmasse wenig ins Gewicht. Denn diese gesamten 51 Städte repräsentieren mit ihren 2 944 058 Seelen im Jahre 1895 (61 Städte mit 3 614 000 Einw. i. J. 1900) bei weitem noch nicht die Hälfte der Bevölkerung jener Großstädte.

Während zu den 11 alten Großstädten der Klasse A, die von 1875 bis 1895 um 1,25 (bis 1900 um 1,83) Millionen Einwohner zugenommen haben, 19 Plätze mit 3,35 Millionen Einwohnern (bis 1895; — 24 mit 4,68 Mill. bis 1900) neu hinzugekommen sind, die ihren Teuerungsverhältnissen nach wohl zu Klasse A gehörten, im Tarif aber der Klasse I zugewiesen sind, haben die Plätze der Klasse I mit weniger als 100 000 Einwohnern in der gleichen Zeit 1875 bis 1895 der Zahl nach von 34 auf 51 (1900: 61) und ihre Bevölkerungsziffer nur von 1,98 Mill. auf 2,94 (1900: 3,61) Millionen zugenommen. Also: 3,35 + 1,25 (bezw. 4,68 + 1,83) Millionen Menschen mehr in den Städten mit knappem Wohnungszuschuß gegenüber 1 (bezw. $1^1/_2$) Millionen Zuwachs in denen mit ausreichendem Zuschuß. Dieses Verhältnis, $4^1/_2$: 1, muß die Entwickelung der Wohnungsfrage für die Mehrzahl der in Groß- und Mittelstädten stationierten Eisenbahnerschaft charakteristisch beeinflußt haben.

Ein günstigeres Bild begegnet uns, wenn wir zu den allerdings an Zahl weit zurückstehenden Beamtengruppen in den kleineren Mittelstädten von 20 000 bis 40 000 Einwohnern, für die die Servisklasse II geschaffen ist, hinuntersteigen. 1875 zählte die Ortseinteilung 151 Ortschaften dieser Klasse zu, obwohl nur 56 Orte im Reiche zwischen 20 000 und 40 000 Einwohner (insgesamt 1,5 Millionen) hatten.

Fast an 100 Orte waren, abweichend von der Regel mit Rücksicht auf die thatsächliche Preislage des Platzes, in die höhere Klasse II aufgenommen worden. Neuerdings ist das Verhältnis noch günstiger. Die Klasse II umfaßt jetzt (1897) 218 Ortschaften, obwohl nach der Bevölkerungsstatistik nur 99 (mit insgesamt 243 Millionen Seelen im Jahre 1895; 131 mit 3,4 Millionen im Jahre 1900) der Städtegruppe mit 20 000 mit 40 000 Einwohnern angehörten. Die Rücksichtnahme auf die faktischen Teuerungszustände hat die Grenzen des Unterstützungsbereichs der Klasse II wiederum, wenn auch nur für einen bescheidenen Prozentsatz der Beamtenschaft, erweitert.

Dies die Grundgestaltung des behördlichen Wohnungsfürsorgesystems für die Beamtenschaft im allgemeinen: Aufbesserung der Servisbeträge durch Neuklassifizierung bei Ortschaften mittleren Umfanges, wo es sich nur um einen geringen Bruchteil des Personals handelt; dagegen Verzicht auf den Ausbau der Wohnungsfürsorge im Rahmen dieses Servissystems gegenüber dem Massenpersonal der Großstädte.

Übertragen wir diese allgemeinen Betrachtungen auf das engere Beobachtungsfeld des Eisenbahnbereiches! Angesichts der Steigerung der für Wohnungsgeldzuschüsse im Eisenbahnetat aufgewandten Beträge könnte zunächst der Gedanke auftauchen, daß die Dinge hier nicht so gedrückt lägen wie bei anderen Beamtengruppen. Sind doch 1899 21 277 223 Mk. an Servisbeträgen ausgezahlt worden, gegenüber nur 12 080 474 Mk. im Jahre 1889! Das bedeutet eine Zunahme von 76 %. Hält man jedoch die Steigerung der Beamtenziffer in derselben Periode, von 72 896 auf 118 575, um 63 %, und die oben erörterte Thatsache des Konfluierens der deutschen Bevölkerung, sowie entsprechend der Beamtenschaft in die teuren Großstädte und Industriecentren dagegen, so nimmt sich diese Steigerung des Durchschnittszuschusses pro Kopf von 166 Mk. auf 180 Mk., d. i. um 13 %, selbst wenn man das zunehmende Überwiegen des mit geringerem Servis bedachten Unterbeamtenpersonals berücksichtigt, dürftig gegenüber dem Wachsen der Mietspreise aus[1].

Aus den bereits früher berührten Gründen gestaltet sich aber das Wohnungsproblem für die Eisenbahner noch schwieriger als für die übrigen Beamten. Der Charakter des Betriebes zwingt sie, sich gerade dort, wo

---

[1] Wenn wir ferner in den Erläuterungen zum Etat der Eisenbahnverwaltung (1898/99) lesen, daß die im Jahre 1897 vorgenommene Revision der Klasseneinteilung der Ortschaften für den Servistarif der Eisenbahnverwaltung mit ihrem Beamtenheere im ganzen nur 313 000 Mk. Mehrkosten verursachte, und bedenken, daß seit der vorhergehenden größeren Revision im Jahre 1887 noch nicht ein Dutzend Ortschaften in höhere Servisklassen aufgerückt waren, so liegt es auf der Hand, daß durch dieses Servissystem die Wohnungsfrage nicht gelöst werden kann. Ist doch selbst in den Fällen, für die bereits im Jahre 1895 von der Verwaltung selbst eine „besondere Teurung“ als bestehend anerkannt wurde, durch die letzte Neureglung keine vollkommene Abhilfe geschaffen worden.

Im Eisenbahnverordnungsblatt von 1895 S. 728 heißt es in einem Erlasse: „Als besonders teuer gelten im Sinne der Bestimmungen über die Ortszulagen an außeretatsmäßige Beamte zur Zeit die Orte: (folgen 50 namentlich aufgeführte Ortschaften und ein summarischer Hinweis auf die Stationen des oberschlesischen und niederschlesischen Kohlenreviers, des Industriegebiets der vormaligen Eisenbahndirektion Magdeburg, Köln [rechts- und linksrheinisch] und Elberfeld, soweit letztere Orte bisher als teuer bezeichnet sind).“ Prüft man die 50 aufgezählten, also schon im Jahre 1895 „besonders teuren“ Ortschaften auf ihre Klassifizierung im heute geltenden Servistarif, so ergiebt sich, daß nur 5 von ihnen der Ausnahmeklasse A und 23 der Klasse I zugezählt sind, während für 12 die Servissätze der Klasse II, für 3 diejenigen der Klasse III und für die übrigen 7 die minimalen Sätze der IV. und V. Klasse in Anwendung kommen. Nur in wenig mehr als der Hälfte dieser ausdrücklich als teuer anerkannten Wohnplätze steht dem Bahnbeamten ein Wohnungszuschuß von 432 bis 540 bezw. von 180 bis 240 Mk. zu.

das gewerbliche Leben am intensivsten sich entfaltet, wo dementsprechend preistreibende Tendenzen, zumal auf dem Gebiete der Wohnungsproduktion, am wirksamsten auftreten, niederzulassen, weil eben hier die größte Verkehrsarbeit zu leisten ist.

In den rapid vorangeschrittenen Industriebezirken des Westens, zumal im Ruhrbezirk hat sich die Unzulänglichkeit der Servisklasseneinteilung gegenüber den Wohnungsnotständen den Eisenbahnern am empfindlichsten bemerkbar gemacht. Sind doch hier laut Angaben sachverständiger Beurteiler — — eine umfassende Mietsstatistik besitzen wir leider nicht — die Mieten allein in den letzten drei Jahren vielfach um 20 bis 30 % gestiegen[1, 2], um wieviel mehr in dem zehnmal so langen Zeitraum von 1870 bis 1900, in dem die Ortseinteilung für den Servistarif wohl viermal revidiert worden ist, aber nicht einmal die an den Ruhrthal-Hauptstrecken gelegenen Bahnplätze sämtlich in die Klasse II aufgerückt sind. Drum kehrt in den Bahnerpetitionen immer die lebhafte Klage wieder, daß durch die Mietssteigerung auch häufig die Lohn- und Gehaltsaufbesserung, zumal in den letzten Jahren, fast vollständig weggesteuert worden sei[3–6].

Noch schlimmer tritt vielleicht das Mißverhältnis zwischen der Entwickelung der Mietspreise und der unzureichenden Ausgestaltung des Servissystems in den Vororten der großen Städte zu Tage. Während bekanntlich in den für den Eisenbahner (Fahr-, Rangier-, Weichenstellerpersonal) in Betracht kommenden näheren Vororten einer Großstadt vielfach gleich hohe Mietspreise wie in der Stadt selbst zu zahlen sind, stehen die Servissätze für diese Ortschaften überwiegend um ein bis zwei Klassen, d. i. um 25 bis 40 % dem Geldbetrage nach hinter den am Hauptort geltenden zurück.

---

[1] Ich erfuhr von Fällen, in denen statt der früheren Miete von 180 Mk. jetzt für dieselbe Wohnung 300 Mk. gezahlt werden muß.

[2] Beachtenswert ferner ist das Ergebnis der vom Gewerbeinspektor Schwarz für Sachsen-Koburg-Gotha angestellten Erhebung über die Arbeiterwohnungsverhältnisse. Darnach gehören Mietssteigerungen von 50 bis 100 % innerhalb des Zeitraums 1898/99 keineswegs zu den Ausnahmeerscheinungen.

[3] Der Staatssekretär des Reichsamts des Innern erklärte März 1900 in einer Reichstagskommission, daß die letzten Gehaltsaufbesserungen der Beamten zum Teil Mietssteigerungen von 20 % im Gefolge gehabt hätten.

[4] In den Petitionen der sächsischen Staatsbeamten wird für Dresden eine Preissteigerung der Wohnungen um 60 bis 100 % binnen weniger Jahre behauptet.

[5] Vgl. auch den Beschluß des badischen Landtages, den Wohnungsgeldzuschuß der Beamten um durchschnittlich 50 % zu erhöhen.

[6] Die Mietsstatistik der Stadt Hamburg wiederum weist nach, wie die kleinsten Wohnungen unter 250 bezw. 325 Mk. am stärksten von der Mietssteigerung betroffen wurden.

Die Verhältnisse in und um Berlin, das z. B. in Westend, Grunewald, Schöneberg, Tempelhof, Stralau-Rummelsburg, Pankow, ausgedehnte Betriebsanlagen besitzt, in denen hunderte von Beamten beschäftigt werden, sind besonders instruktiv, zumal sie durchaus nicht vereinzelt dastehen, sondern an anderen großen Verkehrscentren in ähnlicher Weise sich wiederholen. Während Berlin der Ausnahmeklasse A angehört, rangieren von seinen näheren Vororten in Klasse I nur Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf; dagegen in Klasse II: Grunewald, Wilmersdorf, Friedenau, Steglitz, Tempelhof, Britz, Treptow, Stralau—Rummelsburg, Lichtenberg—Friedrichsberg, Niederschönhausen, Pankow, Schönholz; in Klasse III: Dahlem, Johannisthal—Niederschönweide, Friedrichsfelde, Tegel und in Klasse IV: Lankwitz, Weißensee, Hermsdorf und Dalldorf. Daß der kleine Beamte in den genannten Städten der Klasse I um etwa 100 Mk., in denen der Klasse II um fast 200 Mk. billiger wohnen könnte als in Berlin selbst, diese optimistische Annahme ist angesichts der faktischen Lage der Dinge ausgeschlossen. Die preußische Statistik zeigt uns, daß das Wachstum der Bevölkerung der Berliner Vororte von 1871 bis 1900 um 1007,32 %, also noch achtmal so schnell wie die an sich schon ungeheuerliche Volkszunahme Berlins (+ 128,01 %) erfolgt ist. Wie solche Entwickelung auf die Wohnungspreise wirken muß, bedarf keiner Erörterung[1].

Der auf einen Wohnsitz in den Vororten angewiesene Beamte ist, ganz abgesehen davon, daß ihm dort der billige Warenbezug aus den Großgeschäften der Centralstadt erschwert ist, mit seinem geringeren Servisanspruch fast immer schlechter dran als seine in Berlin selbst wohnenden Kollegen. Wohnt er aber innerhalb der Stadt, obwohl er in einem Vororte Dienst zu thun hat, so steht ihm in der Mehrzahl der Fälle, da die Entferung der Dienststätte von den Grenzen seines Wohnbezirkes (Weichbild Berlins) kaum mehr als 2 km betragen wird, kein Dienstreisegeld und keine Kommandozulage zu. So haben z. B. die in Charlottenburg wohnenden, aber in Grunewald stationierten Eisenbahnbeamten sogar auf die früher bezogene Reisevergütung von Charlottenburg bis Grunewald neuerdings verzichten müssen.

Bezüglich des Dienstes auf Außenposten, der Wahrnehmung eines Kommandos auf benachbarten Stationen und Haltepunkten stellen sich Härten

[1] Eine Wohnung von 3 bis 4 Zimmern mit Keller und Bodenraum ist in den näheren Berliner Vororten selten unter 850 Mk., mit 2 Zimmern heut kaum unter 400 Mk. — nach der Mietsstatistik von 1890 (Jahrbuch deutscher Städte): durchschnittlich 384 Mk. — zu haben.

in der Wohnungsfrage für die Beamten besonders gern ein. Der Beamte behält seine Wohnung an dem ursprünglichen Dienstplatze, dem teuren Hauptorte, bei, weil er die Beschäftigung auf dem Vorort nur für eine vorübergehende ansieht, oder weil er seine an das Stadtleben gewöhnte Familie, zumal die daselbst eingeschulten Kinder nicht ohne weiteres auf dem entlegenen Außenposten einquartieren kann. Er gilt aber nun als an dem Vororte stationiert und hat daher nur auf die niedrigen Servissätze dieses Platzes Anspruch. Liegt die nunmehrige Dienststätte trotz eines mehrkilometrigen Weges noch innerhalb des weitausgedehnten Ortsbezirkes, so steht dem Beamten zwar der ursprüngliche Servis, aber keine Vergütung für den Dienstweg zu, während andere, etwa vertretungsweise an der gleichen Dienststätte beschäftigte, aber einem anderen Ortsbezirke angehörige Beamte, gleichviel, wo sie ihre Privatwohnung haben, bei 2 km Abstand zwischen ihrem eigentlichen Stationsorte und der Dienststätte Kommandogelder beziehen. Die für den Beamten meist recht kostspielige Zwiespältigkeit zwischen Wohnsitz und Dienststätte, die aus der Natur des über ein weites Arbeitsfeld verzweigten und doch von einer Centrale aus zu organisierenden Bahndienstes vielfach notgedrungen resultiert, wird bisweilen in großem Maßstabe durch die Verlegung von Betriebseinrichtungen aus dem Centrum eines Verkehrsplatzes an die Peripherie heraufbeschworen: Güterladestellen, Rangierbahnhöfe, Werkstätten, für die der Raum im Innern der Stadt zu eng geworden ist, finden fortan ihre Stätte in einem weitvorgeschobenen Bezirke außerhalb des Weichbildes. Die Dislozierung eines großen Beamten- und Arbeiterkontingents aus dem alten Stadtviertel in den notdürftig angebauten Vorort ist die Folge. Dort draußen bezieht der Beamte vielleicht nur die Hälfte, vielleicht nur ein Drittel seines bisherigen Wohnungsgeldzuschusses. Aber er besinnt sich doch, ehe er das alte, ihm vertraute städtische Milieu mit der Öde des unentwickelten Vororts vertauscht; freilich muß er nun die hohe städtische Miete fast ganz aus der eigenen Tasche bezahlen, wenn er nicht um eine außerordentliche Unterstützung einkommen will. Vielfach besteht aber auch, selbst wenn der Beamte zur Auswanderung in das neue Bahnerdorado wirklich Neigung besitzen sollte, gar nicht die Möglichkeit, dort eine Unterkunft zu einem erschwingbaren Preise zu bekommen. Die Spekulation bemächtigt sich der in Frage kommenden Wohnplätze, sobald nur die leiseste Absicht, in dem Vorort eine Betriebsanlage zu eröffnen, verlautet, sofort und fordert Preise, die mit dem für den Ort geltenden Servistarif in bitterem Widerspruche stehen, oder die Anzahl der verfügbaren, preiswerten Wohnungen ist bei der Masse der dort hinaus verschlagenen Bahnerkollegen im Handumdrehen vergriffen, und die Mehr-

zahl der Interessenten ist von der Niederlassung am Dienstplatze vorläufig ausgeschlossen.

Selbstverständlich ist die Bahnbehörde solchen nicht gar zu selten auftretenden Mißständen gegenüber nicht müßig geblieben. Zunächst sucht sie durch Gewährung von freier Bahnfahrt in den dazu geeigneten Fällen zu helfen. Mit außerordentlichen Unterstützungen, Teuerungszulagen thut sie ein weiteres, vor allem aber ist hier das Feld, wo sich die alte, schon 1873 geäußerte, platonische Absicht, die Beamten in staatseigenen Dienstwohnungen vor dem Mietswucher zu schützen, in größerem Umfange in Thaten umsetzt. Leider aber kann auch diese Bauthätigkeit, selbst in großartigerem Maßstabe, als sie bisher von der Verwaltung beliebt wurde, der dringenden Nachfrage stetig wachsender Beamten- und Arbeiterscharen nicht gerecht werden und somit nicht verhindern, daß der allgemeine, durch die gewerbliche Accumulation verursachte Wohnungsmangel sich infolge solcher Betriebsdislokationen für die betroffenen Eisenbahner geradezu zu einem Notstande gestaltet.

Wenn der Plan der Beschaffung von Dienst- und Arbeiterwohnungen, die der Mietsspekulation entrückt sind, bisher nur wenig sichtbare Erfolge bezüglich der Linderung der Wohnungsmißstände aufzuweisen hat, so mögen dafür hauptsächlich zwei Gründe anzuführen sein: einmal der schon berührte bescheidene Umfang, in dem der Plan zur Ausführung gelangt ist, und zum andern die geteilte Stimmung, mit der die Beamtenschaft diesem Wohnungssystem gegenübersteht.

Der Gedanke, staatseigene Dienstwohnungen den Beamten zur Verfügung zu stellen, ist zwar so alt wie die Staatsbahn selbst, seine Durchführung jedoch nicht in einem dem raschen Gange der wirtschaftlichen Entwickelung entsprechenden Umfange erfolgt. Erst neuerdings scheint eine zweckbewußte Verwirklichung desselben mit der nötigen Energie unternommen zu werden. Infolge der früheren Zurückhaltung aber und infolge des starken Anschwellens des Beamtenpersonals liegen die Dinge heute so, daß, absolut gerechnet, zwar am 1. April 1900 etwa 5500 Dienstwohnungen mehr an etatsmäßige Beamte vergeben werden konnten, als vor einem Jahrzehnt, prozentual jedoch die Ausstattung der Beamtenschaft mit Dienstwohnungen heute erheblich hinter 1889/90 zurückbleibt. Damals wohnten 256 von je 1000 etatsmäßigen Beamten in verwaltungsseitig erbauten Häusern, 1899/1900 nur noch 198 (einschließlich der außeretatsmäßigen Beamten: 1889/90: 211; 1899/1900: 188). Nach dem Voranschlag für 1901 werden gar nur an 196 von je 1000 Beamten Dienstwohnungen

gewährt werden können. Die Anteilsziffer ist ganz stetig während des Jahrzehnts zurückgegangen.

Das einmal Versäumte ist schwer nachzuholen; man kann nicht so schnell bauen, wie das Beamtenheer wächst, obwohl die Verwaltung sehr gut bei diesem System fährt; die Bau- und Verzinsungskosten für diese Dienstwohngebäude sind erheblich niedriger als die einbehaltenen Wohnungsgeldzuschüsse[1].

Die 24 010 Beamtendienstwohnungen, die im April 1900 vorhanden waren, verteilten sich laut amtlichem „Bericht über die Betriebsergebnisse 1899" unter 7010 Bahnwärter, 6980 Weichensteller und Haltestellenaufseher, 380 Portiers und Bahnsteigschaffner, 330 Schaffner und Bremser, 260 Lokomotivheizer, 280 Rangiermeister, 230 Telegraphisten, 160 Wagenmeister, 160 Lademeister, 160 Maschinenwärter, 100 Bureaudiener, 100 Packmeister und 230 sonstige etatsmäßige untere Beamte, insgesamt unter 16 330 Unterbeamte; ferner unter 2720 Stationsassistenten und -Verwalter, 1560 Bahnmeister, 1330 Stationsvorsteher, 380 Lokomotivführer, 220 Werkmeister, 120 Güterexpedienten, 100 Zugführer und 280 sonstige etatsmäßige mittlere Beamte; insgesamt: unter 6710 mittlere Beamte; schließlich unter 300 höhere und 670 diätarische Beamte. Es entfielen also 68 % auf Unterbeamte, 28 % auf mittlere, 1,25 % auf höhere und 2,75 % auf diätarische Beamte. Bezieht man die jeder Beamtenstufe zugewiesene Zahl von Dienstwohnungen auf den Kopf der diesen Stufen angehörigen Personen, so stellt sich das Verhältnis für die Unterbeamtenklasse auf: 21 (Wohnungen) gegenüber 100 (Beamten), für die Kategorie der mittleren Beamten auf 17, für die höheren Beamten auf 29, für die Diätariengruppen auf 7,5 Wohnungen gegenüber 100 außeretatsmäßigen Beamten.

Nur einem Fünftel der Unterbeamten standen hiernach Dienstwohnungen gegen Einbehaltung des Wohnungsgeldzuschusses zur Verfügung[2].

---

[1] Die Verwaltung erklärt ihrerseits dieses wachsende Mißverhältnis aus der generösen Neuschaffung von etatsmäßigen Beamtenstellen. Es fragt sich nur, wieviel Vorteil von diesen Neuernennungen für die Beamten übrigbleibt, wenn ihr Gehalt zu einem großen Prozentsatze dem Hausbesitzer bezw. dessen Hypothekengläubiger zum Opfer gebracht werden muß.

[2] 1899 wurden nach der vorläufigen Etatsübersicht für 23 475 zur Verfügung gestellte Dienstwohnungen 3 337 568 Mk. Wohnungsgeldzuschüsse einbehalten, d. i. 13,5 % im Verhältnis zur Summe der überhaupt zu gewährenden Wohnungsgeldzuschüsse; 1889 für 18 699 Wohnungen 2 855 730 Mk. oder 19,1 %. Wenn man berücksichtigt, daß der Wohnungsgeldzuschuß durchschnittlich weit hinter der wirklich zu zahlenden Miete zurücksteht und eine ausgedehnte Vertretung desselben durch

Dazu kamen allerdings im Jahre 1899/1900 noch 930 staatseigene Wohnungen, die gegen eine den Servisbetrag um einiges übersteigende Mietzinsleistung an Unterbeamte überlassen wurden; wie andererseits 90 höhere und 350 mittlere Beamte in Wohnungen der Verwaltung zur Miete wohnten. Im wesentlichen aber, nämlich in 5150 Fällen, war dies privatrechtliche Mietsverhältnis zwischen Bahnverwaltung und Angestellten auf Gehilfen, Hilfsunterbeamten und Arbeiter beschränkt.

Getrennt von dieser Wohnungsfürsorge für die Beamten bewegt sich die Bauthätigkeit der Verwaltung zur Beschaffung von Arbeiterwohnhäusern. Die Anregung und die Mittel zu diesem socialen Werke haben die Gesetze vom 13. August 1895, vom 2. Juli 1898 und vom 23. August 1899 gegeben, durch die jedesmal 5 Millionen zur Erbauung von Arbeiterwohnungen flüssig gemacht wurden. Die Verwendung des größeren Teiles dieser Gelder (13 Millionen Mk.) erfolgte im Bereiche der Eisenbahnverwaltung. Es hatte den Erfolg, daß bis April 1900 an 112 Orten etwa 870 Wohnungen fertig gestellt und 1730 im Bau begriffen waren. Und zwar sind auf Grund der beiden ersteren Gesetze an 34 Orten, vornehmlich im Rhein-Ruhrbezirk und in Schlesien, insgesamt 776 Wohnungen: 253 mit je 4, 351 mit je 3, 172 mit je 2 Räumen (einschließlich Küche), mit einem zwischen 28,5 und 52 qm schwankenden Flächenraum errichtet worden. Die Vermietung der bis Ende 1899 gebrauchsfertigen Wohnungen ergab nach Abzug von 1 % zur Deckung der Unterhaltungskosten eine Verzinsung des gesamten Anlagekapitals von 15 Millionen in der Höhe von 3,37 %.

Durch die neueste Gesetzgebung auf diesem Gebiete ist besonders der Osten der Monarchie bedacht worden, in dem der Mangel an gesunden, geräumigen Wohnungen für die Beamten fast zu einer ähnlichen Kalamität geführt hat wie die Wohnungsteuerung im Westen. Es ist im Etat 1900 die erste Rate von 2 Millionen Mk. zur Durchführung eines größeren Bauprojektes, das an 85 Orten der Direktionsbezirke Posen, Bromberg, Danzig, Kattowitz und Königsberg insgesamt 430 kleine Wohnungen mit Stall- und Landbenützung zu schaffen bestimmt ist, ausgeworfen worden. Im Etat 1901 soll eine zweite Rate in derselben Höhe und im Etat 1902 eine weitere Million, in Summa also 5 Millionen für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden.

Naturalgewährung von Dienstwohnung eine entsprechende sociale Bedeutung hat, so besagt der Vergleich der 13,5 % und 19,1 % auf diese Weise abgelösten Zuschüsse, daß angesichts der Mietssteigerungen die Dienstwohnungsfürsorge im Jahre 1899 an socialpolitischem Gewicht nicht unbeträchtlich hinter derjenigen des Jahres 1889 zurücksteht.

Die oben genannten, durch die Gesetze von 1895, 1898 und 1899 bewilligten Mittel haben neben dem Zwecke der direkten Schaffung von Dienstwohnungen seitens der Verwaltung auch in ansehnlichem Umfange (3,4 Millionen Mk.) der Unterstützung der Baugenossenschaften von staatlich beschäftigten Arbeitern gedient. Mit Hilfe solcher staatsseitig an 11 von den bestehenden 25 Baugenossenschaften der Eisenbahnbediensteten gewährten Grundstücksdarlehen in Höhe von mehr als einer Million Mk. sind bis April 1900 insgesamt 460 Mietswohnungen für Bahner hergestellt worden.

Eine weitere Gruppe von Wohnungen, die der Mietsspekulation entzogen sind, ist schließlich mit Hilfe von Darlehnsgeldern der Arbeiterpensionskasse der Staatsbahnverwaltung durch die 25 Bahnerbaugenossenschaften errichtet worden. 332 Wohnhäuser waren am 1. April 1900 bereits fertig gestellt, gegen 70 andere gingen ihrer Vollendung entgegen. Diese Häuser werden insgesamt 1970 Wohnungen, und zwar 831 größere mit je 4 Räumen (Küche einbegriffen), 735 mittlere mit je 3 Räumen und 404 kleinere mit je 2 Räumen enthalten.

Zum Grundstückserwerb und der Bauausführung sind gegen $4^1/_2$ Mill. Mark mit $3^1/_4$ % durchschnittlich verzinsbare Hypotheken- und Baugelder von der Pensionskasse hergegeben worden.

Eine letzte Gruppe billiger Wohnungen für die Eisenbahnarbeiter bieten die 358 Häuser, die neun andere, nur zum Teil aus Bahnern bestehende Baugenossenschaften, jedoch ebenfalls mit Unterstützung der Pensionskasse (bis April 1900: 1 622 900 Mk.) errichtet oder wenigstens in Bau genommen haben. Diese Gruppe umfaßt 2065 Wohnungen.

Insgesamt standen Mitte 1900 etwa 37 600 teils staatseigene, teils genossenschaftliche Wohnungen den Staatsbeamten und Arbeitern zur Verfügung oder in Aussicht. Für ungefähr 11 % des gesamten Heeres der Angestellten hat auf diese Weise die Wohnungsfrage ihre Schrecken verloren.

Dieses Ergebnis ist eigentlich nicht so kühn, daß den Wohnungsspekulanten bange zu werden braucht für ihre berechtigten Interessen. Trotzdem hielt es der „Reichs- und Staatsanzeiger“ am Schluß einer Übersicht über die Durchführung der Arbeiterwohnungsbaugesetze für nötig, besonders zu erklären: „Die Verwaltung will den privaten Wohnungsvermietern keine Konkurrenz machen.“

Vergegenwärtigt man sich dem gegenüber, daß es die eigentliche Bestimmung der genossenschaftlichen Bauthätigkeit ist, Bresche in das Monopol der Hausbesitzer auf dem Wohnungsmarkte zu legen, so erscheint die Regierung dieses Zweckes bei den von der Eisenbahnverwaltung betriebenen Maßnahmen befremdend. Die Frage drängt sich auf, ob nicht durch solche

Zurückhaltung die erwünschte Wirkung der behördlichen Wohnungsfürsorge stark beeinträchtigt wird.

In den Augen der Bahner gilt die Eigenschaft der Dienstwohnungen, die ungeheuerlichen Mietspreise der Nachbarschaft etwas herunterzudrücken, vielfach gerade als deren größter Vorzug. Den Dienstwohnungen an sich können sie oft noch gar nicht rechten Geschmack abgewinnen.

Die Gründe für diese teilweise Abneigung der Beamten und Arbeiter gegen Dienstwohnungen unterscheiden sich wesentlich von denen, die seitens der Lohnarbeiter der Privatindustrie gegen Arbeiterwohnungen ins Feld geführt werden. Von dem hier ausschlaggebenden Gesichtspunkte, derartige Wohnungen mit langfristigen Mietsverträgen könnten den Arbeiter in völlige Abhängigkeit von dem Arbeitgeber, der zugleich sein Hauswirt ist, bringen, — von diesem Gesichtspunkte ist in der Argumentierung der Dienstwohnungsgegner wenig zu spüren. Ich möchte sagen, es sind mehr ästhetische und psychologische Motive, die heute noch einen größeren Teil der Bahner zu ihrer ablehnenden Haltung bestimmen, Motive, die bei wachsendem Verständnis für die sociale Notwendigkeit der Dienst- und Genossenschaftswohnung hoffentlich immer mehr zurücktreten werden.

Die Dienstwohnungen haben gewiß — das ist die ästhetische Klage der Bahner — in ihrer äußeren Gestalt nichts gerade Anziehendes; erst in neuerer Zeit ist die Verwaltung dem Gedanken, die Dienstwohnungen durch eine geschmackvollere Ausstattung etwas wohnlicher zu gestalten, näher getreten. Bisher war die nüchterne, hygienische Korrektheit der Gebäude das ausschlaggebende Moment, wiewohl selbst auch in diesem letzteren Punkte noch Unvollkommenheiten den Bauten anhaften. Die Anlage der Dienstwohnungsgebäude in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs, womöglich noch auf den Plätzen der Verwaltung, beeinträchtigt bisweilen die häusliche Ruhe des Personals recht unliebsam. Am unangenehmsten aber wird der vielfach verbreitete Kasernencharakter der Dienstwohnungsanlagen von den Beamten empfunden, die isolierte Ansiedelung einer größeren Beamtenschar in einem geschlossenen Gebäudekomplex. Im Westen namentlich hat man einen gelinden Horror vor diesem „System Gleiwitz", demzufolge bis zu sechs Familien in einem Hause beisammen sitzen und ringsum in den Nachbargebäuden nur immer Beamte und wieder Beamte wohnen.

Man fühlt sich unter diesen Verhältnissen auch zu Hause unter dauernder gegenseitiger Kontrolle; man ist in der Auswahl seines Verkehrs beschränkt, denn man muß mit dem Kollegen, den einem das Schicksal an die Nachbarwand gesetzt hat, kollegialen Umgang pflegen, mag man mit ihm als Menschen harmonieren oder nicht. Vor allem

aber haben die Beamten ihre Bedenken wegen des steten Beisammenseins der lieben Frauen. Da wolle es, so verriet man mir im Vertrauen, die eine der andern in großartigem Auftreten immer zuvor thun, die eine immer mehr von den täglichen Dienstbegebenheiten wissen als die andere, und leicht entstünden unter den allzu eng beisammen hausenden Kollegenfamilien Reibungen, die dann auf das dienstliche Leben lästig zurückwirkten.

Zu diesen ästhetischen und psychologischen Bedenken gesellen sich in einzelnen Fällen wichtige wirtschaftliche, wenn nämlich die Dienstwohnungskolonie auf einem vorgeschobenen Außenposten isoliert liegt, kein Kaufmann, kein Schlächter am Platze ist und alle Lebensbedürfnisse nur in der mehr oder weniger entfernten Stadt gedeckt werden müssen. Greifen hier nicht thatkräftige Männer ein und organisieren einen genossenschaftlichen Warenbezug der Beamten, so kostet es eine Beamtenfamilie Geldopfer und Selbstüberwindung, auf solch einem Posten längere Zeit auszuhalten.

Der Unbefangene erkennt, daß alle diese Bedenken gegen die Dienstwohnungen nur zu einem geringen Teile in diesem Wohnungssystem an sich wurzeln, sondern ganz überwiegend an die hier und da hervortretenden örtlichen Unzuträglichkeiten und mißlungenen Einzelheiten der Durchführung anknüpfen. Diese Bedenken müssen mit der Zeit verschwinden. Ob die andere, wichtigere Schwäche des Dienstwohnungsbaus, die Unzulänglichkeit gegenüber der rasch wachsenden Zahl der Beamten und Arbeiter, ebenso sicher zu beseitigen sein wird, darüber dürfte das Urteil vorläufig nicht so zuversichtlich lauten.

Das ist um so unerfreulicher, je unvollkommener auf die Dauer die heutige Aushilfsmethode, der Wohnungsnot der Beamten zu steuern, das Teuerungs- und Stellenzulagewesen wirkt. Dieses Unterstützungsverfahren, das bestimmungsgemäß zwar nicht allein auf die Wohnungsnotstände zugeschnitten ist, dient doch heute in erster Linie zur Linderung der hier vorhandenen Teuerungsverhältnisse. Seine Erörterung an dieser Stelle liegt darin begründet.

Das Zulagesystem ist ebenso wenig wie das Wohnungsservissystem auf den Bereich der Eisenbahnverwaltung beschränkt, vielmehr ein einheitliches, für alle Staatsunterbeamten und einzelne Gruppen von mittleren Beamten in Anwendung kommendes Unterstützungsverfahren. Wegen der besonders schwierigen Arbeits- und Lebensverhältnisse, die für die Eisenbahnangestellten gelten, ist es indes gerade in diesen Kreisen eine hervorragende Rolle zu spielen berufen. Als im Etat 1899 eine Neureglung dieses Zulagewesens durchgeführt wurde, ist bei dieser Gelegenheit in einer kurzen, dem Etat des Finanzministeriums beigegebenen Denkschrift Zweck und Bedeutung des Ver-

fahrens, das als vorläufiger Ersatz für eine zur Zeit nicht angängige, organische Regelung der ganzen Beamtenwohnungsfrage angesehen wurde, also dargestellt worden:

„Stellenzulagen werden seither zwar vornehmlich als Entgelt für den mit den betreffenden Stellen verbundenen, besonders schwierigen, verantwortungsvollen oder gefährlichen Dienst gewährt. Doch ist schon, als durch den Nachtragsetat für 1890/91 zugleich mit den Besoldungsverbesserungen für die Unterbeamten in weiterem Umfange Mittel zu Stellenzulagen gefordert wurden, zur Begründung ausdrücklich vermerkt, daß zu den außergewöhnlich ungünstigen örtlichen Verhältnissen, für die durch die Stellenzulagen ein Entgelt gewährt werden sollte, unter Umständen auch besondere Teuerungsverhältnisse zu rechnen seien. Es hat sich als notwendig herausgestellt, Zulagen dieser Art, also Teuerungszulagen, in weiterem Umfange als seither zu gewähren."

In einer späteren Bemerkung der Denkschrift wird besonders auf die Bedeutung der Teuerungszulagen für die Wohnungsfrage hingewiesen, weil ja „durch den verschieden abgefaßten Wohnungsgeldzuschuß der Unterschied der Teuerungsverhältnisse nur unvollkommen ausgeglichen wird".

Der Fonds für Gewährung von Stellen- (oder Funktions-) und Teuerungszulagen wurde diesen Ausführungen entsprechend von 1899 (1. April) ab um $2^1/_2$ Millionen Mk. erhöht.

Im Etatsjahre 1899 sind dann laut vorläufiger Etatsübersicht 4 460 065 Mk. gegen 2 684 603 Mk. im Jahre 1898 an untere und mittlere Bahnbeamte gezahlt worden. Die Etatsvoranschläge der Eisenbahnverwaltung für 1900 und 1901, die die Beamtenklassen getrennt aufführen, haben für die Unterbeamten speciell (einschließlich der Zugführer und Steuerleute) 3 732 140 Mk. bezw. 4 151 740 Mk., für die mittleren Beamten 970 200 bezw. 974 100 Mk. ausgeworfen; d. h. etwa vier Fünftel der Stellenzulagen werden an Unterbeamte, ein Fünftel an mittlere Beamte verteilt. Im Etatsjahr 1899 ist allerdings „infolge zeitweiser Erledigung von Beamtenstellen" der ausgeworfene Stellenzulagefonds nicht in der vollen etatlichen Höhe zur Auszahlung gelangt. (Betriebsbericht für 1899 S. 78.)

Welche Grundsätze gelten nun für die Verteilung der Stellenzulagen?

Die Stellenzulagen für besonders schwierigen Dienst werden nur an Beamte des äußeren und exekutiven Dienstes bewilligt, und zwar werden in erster Linie von den für diese Abhandlung in Frage kommenden Bediensteten die Beamten und Diätare des äußeren Stationsdienstes auf den Bahnhöfen mit komplicierten Betriebsverhältnissen und diejenigen Beamten, deren Dienst mit dem Stationsdienst in Wechselwirkung steht, also insbesondere Tele-

graphisten-, Rangier- und Wagenmeister, Weichensteller, Bahnsteigschaffner, Portiers, Betriebswerkmeister, Maschinenwärter, sowie Haltestellenaufseher, Brücken- und Bahnwärter auf besonders schwierigen Strecken und auf solchen Posten, deren Bedienung besondere mit der Stellung des Beamten an sich nicht verbundene Dienstverrichtungen erfordert, berücksichtigt.

Die Beamten des Fahrdienstes, Bremser, Schaffner, Packmeister, Zugführer und das Maschinenpersonal nebst den Maschinenwärtern, die bis 1895 ebenfalls mit Stellenzulagen bedacht waren, gelten fortan als ausgeschlossen. Man verweist sie auf ihre Nebenbezüge, obwohl diese heute meist erheblich gegen früher reduziert sind und bekanntlich als Äquivalent für den Mehraufwand, den der Fahrdienst mit sich bringt, dienen sollen. Nur soweit die einzelnen Beamten dieser Dienstgruppen 1895 Stellenzulagen bezogen, sind ihnen persönlich die bewilligten Beträge bis zur Gewährung anderweiter Einkommenszulagen fortgezahlt worden. Im Etat 1898/99 figurierten noch 218 940 Mk. Stellenzulagen für Beamte des Fahrdienstes, worin freilich auch reine Teuerungszulagen enthalten waren.

Teuerungszulagen werden ohne Unterschied der dienstlichen Funktion, also auch an Fahrbeamte, einzig in Rücksicht auf die örtlichen Teuerungsverhältnisse verteilt, wobei die Unterbeamten grundsätzlich bevorzugt werden sollen. Bei der Erhöhung des Stellenzulagenfonds um 2½ Millionen Mk. im Jahre 1899 hatte man in erster Linie an sie gedacht; und auch weiterhin hat sich die behördliche Fürsorge an ihnen bethätigt. Der zulässige Höchstbetrag der an einen Unterbeamten zu gewährenden Stellen- und Teuerungszulagen ist von insgesamt 180 Mk. seit 1899 auf 200 Mk. erhöht worden.

Zugführer und Trajektsteuerleute können bis 240 Mk., Lokomotivführer bis zu 400 Mk. Teuerungszulage beziehen; mir sind jedoch in der Praxis derartige Fälle nicht begegnet; auch werden für die beiden als teuerst geltenden Orte der Monarchie, Berlin und Frankfurt a. M., seit dem 1. April 1897 an die mittleren Beamten, zu denen Zugführer und Lokomotivführer gehören, lediglich wegen ihrer Stationierung an diesen Orten neue Zulagen überhaupt nicht mehr bewilligt.

Mit diesem Rahmen ist das Allgemeingültige des Systems vollständig gegeben. Von einer weiteren detaillierten Feststellung einheitlicher Grundsätze für die Verteilung der Zulagen hat die Eisenbahnverwaltung Abstand genommen, „weil es nicht möglich ist, allgemein zutreffend festzustellen, ob ein Ort oder Bezirk als teuer anzuerkennen sei, weil ferner die Teuerungsverhältnisse einem Wechsel unterliegen, und weil Beamte und Verwaltung fortgesetzt sonst auf Erweiterung ihres Teuerungskreises drängen würden.“

Während bei dem Wohnungszuschußsystem für das ganze Reich an einer einheitlichen Klassifizierung und Tarifierung festgehalten wird, ist die Reglung des Zulagesystems vollständig dem diskretionären Ermessen der einzelnen Verwaltungen anheimgestellt.

Ob es theoretisch richtig ist, den Grundsatz des freien Schaltens und Waltens für die Gewährung dieser für die sociale Lage der Beamten außerordentlich bedeutungsvollen Gehaltsergänzungen und Mietsbeihilfen aufzustellen, habe ich nicht zu erörtern. Nur den teilweise ungünstigen Erfolg dieses Systems in der Praxis habe ich auf Grund meiner Beobachtungen festzustellen. Die hauptsächlichen Klagen der Beamten in dieser Frage beziehen sich auf die Unberechenbarkeit und die Unstetigkeit dieser Zulagenerteilung. Der Maßstab, nach welchem diese Zulagen, zumal die Funktionszulagen, gewährt und entzogen werden, erscheint den Beamten oft genug nicht recht verständlich oder gar ungerecht.

Man sucht nach Gründen für die Erscheinung und vermutet schließlich ungleiche Gunstbezeugung der Vorgesetzten oder das Walten des Sparsamkeitsprincips dahinter. Der Beamte will nicht immer sogleich einsehen, weshalb seine auf der Nachbarstation beschäftigten Kollegen eine Zulage erhalten, während er leer ausgeht, oder weshalb er bei einer Versetzung auf einen anscheinend nicht günstigeren Posten auf seine bisherige Zulage verzichten muß.

Die Disciplin der Gesinnung und die Kollegialität werden in solchem Falle unter den Beamten, die sich darüber ihre Gedanken machen, niemals gefördert.

Vielfach üblich ist der Abzug der Stellenzulagen im Falle von Gehaltserhöhungen, auch wenn bei solcher Aufrechnung der bisherigen Stellenzulage gegen die fällige neue Gehaltszulage, in Wahrheit gar keine oder nur eine ganz minimale Einkommenserhöhung herauskommt. Bei Erreichung eines Einkommens von 1200 Mk., manchmal auch schon bei einem niedrigeren Satze, werden die Stellenzulagen entzogen oder zum mindesten gekürzt.

Die ungleiche Behandlung des Fahrpersonals bezüglich der Zulagengewährung macht sich, da Stellen- und Teuerungszulagen nicht immer leicht voneinander zu trennen sind, oft besonders empfindlich bemerkbar. So erhielten z. B. in zwei westlichen Bezirken und im Berliner Kreise Packmeister, die ständigen Zugführerdienst verrichten, keinerlei Zulage, während die etatsmäßigen Zugführer am selben Orte mit Zulagen von 100 Mk. und mehr dotiert waren. Da sind die geprüften Lokomotivheizer, die ständig einen Führerposten versehen, für diesen langjährigen, qualifizierten Dienst aber niemals eine besondere Funktionszulage, sondern nur die höheren Nebengeldsätze

eines Führers beziehen, fast günstiger dran, weil nicht erst unnütze Erwartungen bei ihnen aufkommen. Dem Lokomotivpersonal gegenüber wird der Grundsatz der Nichtgewährung von Stellenzulagen exakt durchgeführt.

Was die Teuerungszulagen insbesondere anlangt, so kommt es vor, daß diese an Teuerungsorten den Beamten mit 1200 Mk. Gehalt nicht mehr gewährt werden. Da die Teuerungsverhältnisse den Beamten mit 1200 Mk. nicht weniger empfindlich treffen als den mit 1100 Mk., wird in solchem Falle der Gehaltsunterschied illusorisch.

Eher ist es zu verstehen, wenn im Falle der Gewährung von Dienstwohnung an den Beamten die bisher bewilligte Teuerungszulage um einen entsprechend größeren oder kleineren Betrag gekürzt wird, obwohl freilich auch die Beamten in diesem Vorgehen einen Mangel an Liberalität erblicken wollen. Mit Eifersucht wachen die Beamten, die mit ihrem Gehalt nicht recht auszukommen glauben, über die Nebenbezüge, die dank ihrer Bargeldnatur nun einmal einen volleren Klang haben als die in ihrem Werte nicht immer sogleich zu würdigenden Naturalbezüge, zu denen die Gewährung einer Dienstwohnung wohl als die wichtigste Realleistung zu rechnen ist.

Die Ungleichheiten in den Bareinkünften sind es vor allem, die dieses Zulagesystem dem Beamten so wenig sympathisch erscheinen lassen.

Wieviel schließlich diese von der Verwaltung als notwendig empfundene Ergänzung der Gehaltsreglung und Wohnungsunterstützungen zu helfen und zu bessern noch übrig gelassen hat, zeigt ein Blick auf den Ausgabentitel 5 des Etats der Eisenbahnverwaltung. Es wurden noch im Jahre 1899 ausgegeben:

	1899	1898
5. zu außerordentlichen Remunerationen und Unterstützungen für Zeichen-, Kanzlei- und Unterbeamte . .	1 379 894	1 229 841
(5 a. zu außerordentlichen Remunerationen für höhere und mittlere Beamte) . . .	(676 690)	(705 741)
5 b. zu außerordentlichen Unterstützungen für höhere und mittlere Beamte	1 094 972	1 094 696
5 c. zu Unterstützungen für ausgeschiedene Beamte, sowie zu Pensionen und Unterstützungen für Hinterbliebene von Beamten	534 098	512 733
5 d. zu Unterstützungen für Arbeiter und deren Hinterbliebene	691 573	661 784.

Leider sind in dieser Zusammenstellung die an die Unterbeamten gewährten Remunerationen nicht wie bei den mittleren und höheren Beamten von den Unterstützungen abgesondert; jene dürften aber zweifellos nur einen geringen Bruchteil der gesamten Position ausmachen, weil die herbstlichen Remunerationen für außerordentliche Dienstleistungen bei übermäßigem Verkehrsandrange an Unterbeamte in geringerem Umfange gewährt werden, als an mittlere und höhere Beamte, oder aber den Charakter von Gratifikationen haben, die, wie unten noch darzuthun ist, sich häufig genug in ihrer praktischen Wirkung von Unterstützungen wenig unterscheiden.

Es wurden insgesamt an Unterstützungen und Unterbeamtenremunerationen und Ergänzungen zu unzureichenden Pensionsgehältern im Jahre 1899: 3 700 537 Mk. (gegen 1898: 3 499 054 Mk. + 201 483 Mk.) gezahlt, an direkten Unterstützungen für dienstthuende mittlere und untere Beamte und Arbeiter also sicherlich gegen 2½ Millionen Mk., d. i. mehr als die Hälfte der gesamten zu Stellen- und Teuerungszulagen aufgewandten Summe.

Wer nun in die Bahnverhältnisse einmal einen innigeren Einblick genommen hat, der weiß, wie schwer sich ein Beamter zu einem Unterstützungsgesuche, in dem er zur Darstellung seiner Notlage die Intima seines Familienlebens und seiner Wirtschaft preisgeben muß, entschließt. In jenen Ziffern ist nur die hohe Zahl von Notfällen, in denen Unterstützung gewährt worden, aber keineswegs die ganze Summe der unterstützungsbedürftigen Fälle zum Bewußtsein gebracht.

Es ist der tüchtige, genügsame preußische Unterbeamtengeist, der den Leuten zu dieser Zurückhaltung, dieser tapferen Selbstbescheidung Kraft giebt. Man schlägt sich lieber durch, als daß man zur Behörde betteln geht. Zum andern aber spielt auch die Sorge, bei der Verteilung der Gratifikationen, die möglicherweise diesmal höher als die Unterstützung ausfallen könnten, leer auszugehen. Nicht nur die mit einem dienstlichen Makel Behafteten, sondern auch diejenigen, welche schon in Form einer Unterstützung ihr Teil vorwegbekommen haben, werden in erster Linie von der Gratifikantenliste gestrichen; drum verschweigt der Unterstützungsbedürftige — Krankheit, Versetzung und Umzug, Borgwirtschaft sind die drei Hauptanläße, die zu einer Notlage führen — lieber jetzt seine Not, um mit den Musterkollegen zu Weihnachten seine 20 oder 30 Mk. — Zugführer, Lokomotivführer und Stationsbeamte auch wohl 50 Mk. — als Dienstgeschenk zu erhalten.

Aber nicht immer ist solche Kalkulation richtig. Der korrekte, pflichttreue Beamte, der sich eines musterhaften dienstlichen Verhaltens rühmen zu können meinte, hat vielleicht vergessen, daß er mit einer freimütigen Be-

merkung einmal der Empfindlichkeit eines höheren Beamten zu nahe getreten ist, daß andere ihre Ergebenheit gegen die Vorgesetzten auffälliger zum Ausdruck zu bringen verstanden haben; oder aber das Schicksal hat den Strom der Gaben rätselvoll gelenkt und bei der Verteilung der Gratifikationen diesen und jenen Stationsort auch wohl ganz und gar übergangen.

Diese Enttäuschung, wenn der Vater in den Weihnachtstagen mit leeren Händen nach Hause kommt und alle Hoffnungen, die sich an das Geschenk der Verwaltung geknüpft hatten, zu schanden werden! Es ist nicht nur die Mißgunst und der Neid, der gegen die glücklicheren oder geschmeidigeren, mit einer Gratifikation bedachten Kollegen bei dieser Gelegenheit geweckt wird; es ist ein bedenkliches Maß von Bitterkeit, das in mancher alten, treuen Beamtenseele gegen das ganze Verwaltungssystem aufgehäuft wird, wenn etwa nach dreißig Jahren tadellosen Dienstes, in denen sich der Beamte die Dienstprämie regelmäßig mühsam verdient hatte, plötzlich aus einem kleinlichen oder ganz unerklärlichen Grunde die Gratifikation ausbleibt. Eines Falles erinnere ich mich ganz besonders, in dem die Dinge so, wie hier eben angedeutet, lagen; ich vermochte den königstreuen Beamten garnicht wieder zu erkennen, derart floß ihm die Galle beim Gedanken an „diese Wirtschaft" über. Und das alles um eines Geschenkes willen, das die Verwaltung aus ihrem Einnahmeüberschusse ihren Beamten zu Weihnachten zu machen pflegt! Was ich oben über die Wirkung der Unberechenbarkeit, Ungleichheit und scheinbaren Ungerechtigkeit der Zulagengewährung bemerkt habe, wiederholt sich hier, nur in noch heftigerem Grade. Die Mißstimmung, die dies Gratifikationsverfahren unter einem Teil der Beamten weckt, wird durch die Freude nicht aufgewogen, die diese Weihnachtsprämien im übrigen hie und da hervorrufen mögen.

Zur Vervollständigung dieses Abschnittes von den ordentlichen und außerordentlichen Zulagen sei schließlich auf die einmaligen Lohnzulagen flüchtig hingewiesen, die nach einer Dienstzeit von 25, 35 und 50 Jahren an Arbeiter und Hilfsbeamte als Belohnung für zufriedenstellende Leistungen und gute Führung, und zwar in der Höhe von 30, 60 und 100 Mk. ausgezahlt werden.

Laut Ministerialerlaß vom Jahre 1896 dürfen sogar bei Berechnung dieser Dienstperioden Unterbrechungen des Dienstverhältnisses durch die Militärzeit, wie ferner die Arbeitsunterbrechungen zur Winterszeit wegen Arbeitsmangels und die im Dienste staatsseitig erworbener Privateisenbahnen zugebrachte Beschäftigungszeit mit angesetzt werden.

1896 wurden 2469, 1899: 3231 Arbeiter dieser „außerordentlichen

Lohnzulagen" teilhaftig. Von den letzteren hatten 2756 eine 25jährige Dienstzeit, 457 eine 35jährige, 18 eine 50jährige hinter sich. Insgesamt wurden an sie 111 890 Mk. (1898: 116 200 Mk. an 3447) ausgezahlt.

Über die sonstigen an Beamte und Arbeiter gewährten Prämien für die Entdeckung von Schäden an Betriebsmitteln, die eine mehr als gewöhnliche Aufmerksamkeit erforderte, für Abwendungen von Betriebsgefahren oder andere Beweise hervorragender Umsicht und dienstlicher Tüchtigkeit liegen keine näheren Ausweise vor.

Eine letzte in dieses Kapitel schlagende Gruppe von Leistungen, die die Verwaltung ihren Angestellten gewährt, erinnert in ihrer äußeren Erscheinung an Naturalbezüge; ihrem inneren Wesen nach aber haben sie nichts von dem Lohncharakter der Naturalleistungen an sich, sondern es handelt sich hier um die Gewährung von Ausrüstungsgegenständen zu dienstlichen Zwecken, die nur indirekt dem privaten Vorteil des Angestellten dienen kann.

Von der Dienstwohnung als der wichtigsten Naturalleistung an das Personal war oben die Rede. Hier sind nun die Ausrüstung des Fahrpersonals mit Winterschutzkleidern, Pelzen, Flauschen und Filzstiefeln, auch Mützen und Handschuhen, die Gewährung von Wasserstiefeln an die Desinfektionsarbeiter der Güterbahnhöfe und schließlich die Gewährung eines Kohlendeputats an die Dienstbudeninhaber zu erwähnen.

Die Winterschutzkleider, welche meist drei Jahre aushalten müssen und an Annehmlichkeit dabei, namentlich auch bei Wechsel ihres Trägers, stark einbüßen, sind infolgedessen wie auch infolge ihrer Schwere nicht bei allen Beamten beliebt; manche ziehen es vor, sich privatim für den Winterdienst auszustatten. Die mit Holzsohlen versehenen Wasserstiefel der Viehwagenwäscher sind hier und da neuerdings verschwunden, es werden statt dessen für das jedesmalige Wagenwaschen 20 Pf. dem Arbeiter ausgezahlt.

Das Kohlendeputat beträgt per Dienstbude je nach der Härte des Winters 10 bis 20 Ctr. Steinkohle; neuerdings werden an Stelle dieser Stückkohle auch Torfsteine ausgefolgt, die nur leider nicht immer den gewünschten Heizeffekt haben und so die an sich nicht sehr trauliche Dienstbude an schweren Frosttagen zu einem recht ungemütlichen Aufenthalt machen. Solch böse Tage verführen dann das mitleidige Lokomotivpersonal, dem Weichensteller am Bahnhof oder auch dem Bahnwärter auf der Strecke gelegentlich ein größeres Kohlenstück vom Tender zuzuwerfen.

Auch für 10 Pf. Seife steht dem Fahr- und Schuppenpersonal allmonatlich zu, die früher vierteljährlich gelieferte, große Streichhölzerschachtel ist dagegen dem Lokomotivpersonal seit einigen Jahren entzogen worden.

* * *

Diese Zulagen und Nebenleistungen an die Angestellten haben ihr wichtiges Gegenstück in den Gehaltsabzügen und Beitragsleistungen, die Beamte und Arbeiter zu Gunsten der verschiedenen Einrichtungen des Eisenbahnbetriebes von ihrem Einkommen an die Kassen zu entrichten haben. Obenan stehen hier die Pensionskassenbeiträge. Ein Teil der älteren Beamten hat die Mitgliedschaft bei den Pensionskassen der früheren Privatbahnen, die günstigere Ruhegehälter gewähren, als die gesetzliche, von einem Pflichtbeitrage allerdings absehende Beamtenpensionsregulierung, beibehalten. Diese Verhältnisse werden weiter unten genauer auszuführen sein, wo auch von den Verpflichtungen der Arbeiter gegenüber Kranken- und Versicherungskassen des näheren die Rede sein wird. Die Beiträge der Eisenbahnbeamten zu ihren privaten Hilfskassen, den Wohlfahrtsübereinkommen und Privatversicherungen sind ebenfalls dort zu behandeln.

Da Kautionsleistungen, zu denen die Beamten durch das Gesetz vom 25. März 1873 verpflichtet waren, seit der am 7. März 1898 erfolgten Aufhebung dieses Gesetzes nicht mehr zu entrichten sind, bleiben an dieser Stelle nur die Beiträge zur Kleiderkasse und die Strafgelder zu erörtern übrig.

Jeder Beamte vom Unterbeamten an hat pro Jahr etwa 60 Mk. in vierteljährlichen Raten an die amtlich eingerichtete und verwaltete Kleiderkasse abzuführen, wofür ihm das Recht zusteht, seine Uniformgegenstände von bestimmten, mit der Eisenbahnbehörde in festem Kontrakt stehenden Firmen zu ermäßigten Preisen zu entnehmen; sein Kassenguthaben wird auf den Preis in Anrechnung gebracht; jedoch muß ein eiserner Bestand von 20 Mk. bei jedem Beamtenkonto in der Kasse stehen bleiben.

Für den neu ernannten, eben beitretenden Beamten, der sich vollständig equipieren muß, sind die Verpflichtungen besonders groß. Der Betrag einer vollständigen Uniformierung, der sich für einen Unterbeamten auf mindestens 150 Mk. beläuft, ist zuzüglich des eisernen Fonds von 20 Mk. von dem Neuernannten in drei Teilzahlungen zu entrichten.

In vielen Fällen ist das dem jungen Beamten garnicht möglich, ohne Schulden zu machen. Davor bewahrt ihn die Kassenmitgliedschaft also nicht. Da der Beamte ferner nicht absolut gezwungen ist, seinen Bedarf durch Vermittelung der Kasse zu decken, so ziehen es viele, angesichts der Thatsache, daß die Kassenfirmen nicht immer tadellos bedienen und die Abänderung neu bestellter, nicht passender Sachen vielfach Schwierigkeiten begegnet, vor, beim Privatschneider arbeiten zu lassen und am Schluß des Jahres ihre eingezahlten Kassenbeträge immer wieder abzuheben. Dieses Außenstehen eines größeren Geldbetrages gehört für den kleinen Beamten

nicht zu den Annehmlichkeiten, wenn schließlich auch der Erfolg, daß die Kleiderkasse für ihn als Sparkasse wirkt, trotz des Zinsverlustes ein ganz heilsamer ist.

Die Kleiderfrage wird dem Beamten durch die Kasse also oft mehr erschwert als erleichtert. Die Kleiderkasse bei dem Schwesterbetrieb, der Post, die nur 9 Mk. Beitrag vom Beamten verlangt und das übrige aus eigenem hergiebt, soll ihren Zwecken besser gerecht werden, als die Bahnerkasse.

Schließlich die Gehalts- und Lohnabzüge aus Strafgründen! Sie sind natürlich noch weniger beliebt als alle übrigen Einkommenskürzungen und haben zuweilen auch einen wenig erquicklichen Charakter. Geldbußen bis zum Betrage von 9 Mk. können von den Eisenbahnbetriebs-, Maschinen-, Werkstätten-, Telegraphen- und Verkehrsinspektionen und Bauabteilungen über die ihnen unmittelbar dienstunterstellten Beamten verhängt werden, sofern die von jedem Vorgesetzten zu erteilenden Warnungen und Verweise nicht ausreichen. Dienstversäumnis, Unachtsamkeit im Dienst, die zu Betriebsstörungen führen könnte, Verstöße gegen die Ordnung oder Achtungsverletzung gegenüber dem Vorgesetzten werden mit Lohnabzügen oder Geldbußen von 1 Mk., 3 Mk., 5 Mk. und darüber garnicht selten bestraft. Für einzelne Versehen giebt es einen regulären Strafrahmen. So werden z. B. Unterlassungssünden der Wagenschmierer, die ein Heißlaufen von Achslagern zur Folge haben, ziemlich durchgängig mit 1,50 Mk. Lohnabzug gestraft. Höhere, den Betrag von 9 Mk. übersteigende Geldstrafen dürfen nur von den Eisenbahndirektionen, in ernsteren Fällen ausschließlich vom Präsidenten oder dem Minister angeordnet werden.

Daß neben empfindlichen Geldstrafen nach Maßgabe der bestehenden Disciplinargesetze auch Arreststrafen gegen Beamte zulässig sind, sei nur ergänzend hier bemerkt; praktisch tritt diese Bestimmung glücklicherweise nur in seltenen Ausnahmefällen in Wirksamkeit.

Gesundheitliche Verhältnisse im Staatsbahnbetriebe.

Galten die im vorstehenden Kapitel gemachten Bemerkungen trotz der principiellen Beschränkung der Abhandlung auf die Angestellten des äußeren Betriebsdienstes, doch mehr oder minder für alle unteren Eisenbahnbeamten, so wendet sich die folgende Betrachtung der Betriebsverhältnisse vom gesundheitlichen Standpunkte wieder ausschließlich den im Fahr-, Rangier- und Weichenstelldienst beschäftigten Personen, also den specifischen „Bahnern“ zu, die in Wind und Wetter, bei Tag und bei Nacht dem Betriebe ihre Arbeitskraft widmen.

Es ist das furchtbarste Kapitel unter den socialen Erscheinungen des Eisenbahnbetriebes. Kernfeste, junge Gesundheitselitemenschen sind es, die nach peinlicher ärztlicher Untersuchung und einer längeren Probedienstzeit zur dauernden Verwendung im Eisenbahndienst zugelassen werden. Sucht man nach wenigen Jahren dieselben Männer wieder auf, so begegnen einem in der Mehrzahl blaßgraue Gesichter, der Elasticität beraubte Gestalten, die zum Teil schon „ihren Knacks weg haben".

Unter den Angestellten des Fahrdienstes und vor allem beim Lokomotivpersonal treten diese Wirkungen des Bahnbetriebes am schärfsten hervor. Wind und Regen, Qualm und Staub, unregelmäßige Ernährung und unzulängliche Nachtruhe, bei den Lokomotivern außerdem die Kontrastwirkung von Kesselhitze und Zugwind, die stete Erschütterung des ganzen Organismus und endlich die psychische Anspannung, die jähen Aufregungen in Fällen wirklicher oder auch nur eingebildeter Gefahr, dazu die Fülle der Unfälle — sie alle zusammen fordern, zumal bei der langen Dauer des Dienstes, ihre Opfer.

So schreibt auch Dr. Gilbert, sächsischer Bahnarzt, in der Zeitschrift des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen (1900 Nr. 12 ff.): „Die Unregelmäßigkeit des Dienstes, der Ernährung, des Schlafes und bei einzelnem Beamtengruppen das hohe Maß der steten persönlichen Verantwortung sind die wichtigsten schädigenden Momente, teilweise die vielleicht auch jetzt noch zu lange anhaltende Dienstzeit [1]."

„Erst in zweiter Linie stehen die direkten Schädigungen des Betriebes, die stete schnelle Fortbewegung auf starrem Fuhrwerk und die dadurch bedingte Erschütterung, die Unbilden des Wetters, die Entwickelung von Staub und Ruß, die Erzeugung von Dampf und Hitze. Unter diesen letzten Einflüssen, vor allem unter der Erschütterung leidet zweifellos am schwersten das Maschinenpersonal, bei dem auch Rigler (ein namhafter Nervenarzt) die häufig eintretende Erkrankung des Nervensystems zu einem besonderen Krankheitsbilde „traumatische Neurose" [2] zusammenfaßt."

„Die Frage der Beköstigung der Leute ist noch nicht in einer befriedigenden Weise gelöst. Während die einen für eine 12- und 14stündige

---

[1] Anmerkung der Schriftleitung jener Zeitschrift: „Nach Ausführung der zwischen den deutschen Regierungen vereinbarten Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten wird man von einer im allgemeinen zu lange dauernden Dienstzeit nicht mehr sprechen können." Vgl. dagegen das Kapitel „Dienstdauer" in dieser Abhandlung.

[2] In Bahnerkreisen spricht man von der sogen. „Heizerkrankheit", die erst jeder Lokomotivbeamte durchmachen müsse, eher er als „eingefahren" gelten könne.

Dienstzeit sich nur Butterbrot mitnehmen oder höchstens noch etwas Kaffee, den sie auf der Station in der Küche sich wärmen, nehmen sich die anderen zubereitete Suppe, Fleisch und Gemüse zur Erwärmung mit.

Nur ein verschwindender Teil ißt am Ruheorte frisch gekochtes Essen. Den größten Fehler machen die ersteren, denn ihre Ernährung ist unzweckmäßig und ganz ungenügend, und sie greifen notgedrungen zum Alkohol als einem irrtümlichen und gefährlichen Ausgleich. Den geringeren Fehler machen die zweiten, denn sie nehmen eine dem Nährwert nach meist genügende, aber oft unschmackhafte oder unverdaulich gewordene Kost zu sich. Bei den dritten liegt der Fehler nur in der Erleichterung des Geldbeutels des Essers, der die Kost meist zu teuer bezahlen muß."

Diese Bemerkungen wird jeder in der Bahnerpraxis erfahrene Sachkenner unterschreiben. Die Berücksichtigung des letzten Punktes ist aber für die Eisenbahnhygiene besonders wichtig, weil es fast der einzige ist, der nicht in seiner ganzen Ausdehnung naturnotwendig mit dem Wesen des Betriebes verknüpft ist, sondern durch planbewußte Einwirkung der Verwaltungselemente wie der Bahner selbst zum Teil gebessert werden kann. Aber doch auch nur zum Teil! Man muß allenthalben mit der Thatsache rechnen, daß dem Lokomotivpersonal zu einer regelrechten Mittagspause selten Muße gegeben ist, daß von ihm das Mittagessen zwischen der Arbeit hindurch, häufig sogar während der Fahrt eingenommen werden muß, und daß der Aufenthalt auf der heißen Maschine, namentlich zur Sommerszeit, einen wirklichen Appetit kaum aufkommen läßt. Der Lokomotivmann bringt feste, saftlose Speisen kaum hinunter, sein Organismus verlangt vor allem nach flüssiger Nahrung. Da ist und bleibt, wenn die Mittel den Genuß geschlagener, mit Wein oder Cognak verquirlter Eier oder teurer Extraktsuppen nicht gestatten, Kaffee, immer wieder frisch aufgebrüht, das bequemste und anregendste Lebensmittel. Welch eine Rolle der Kaffeegenuß im Bahnerleben überhaupt spielt, mag man daraus ersehen, daß in den lebhaft von Bahnbeamten frequentierten Spezereigeschäften einzelner Plätze „Bahnerkaffee" als Specialmarke geführt wird.

Für die Bahnhofsarbeiter wiederum, die fern vom Bahnhof in billigen Quartieren wohnen müssen und nur morgens und abends ihren weiten Weg zu machen geneigt sind, ist der in der Dienstbude leicht zu bereitende, warme Kaffee nebst dem mitgebrachten Brote auch stets das wenigst umständliche und billigste Verpflegungsmittel, selbst in dem Falle, wo einfache Speisewirtschaften in der Nähe des Bahnhofs für ein mäßiges Geld eine leidliche, frische Kost bieten.

Zwischen dem Lokomotivpersonal und dem Bahnhofspersonal nehmen

die Beamten des Zugbegleitungsdienstes bezüglich der Ernährung bisweilen eine günstigere Stellung ein, da sie die im Koffer, in der „Feldschmiede“, mitgebrachten Speisen, wenn sie auch zum Aufwärmen nicht allemal Gelegenheit haben, doch mit mehr Appetit verzehren können, als das Lokomotivpersonal.

Regelmäßig alle Tage einmal in Ruhe warm zu essen, diese hygienische Mindestforderung zu erfüllen, ist nur ein bescheidener Teil des Personals in der Lage.

Ich muß dabei zu bedenken geben, daß die zur Deckung des Mehraufwands beim Fahrdienst bestimmten Nebengelder der Beamten für diesen ihren Zweck, angesichts der übrigen Einkommensverhältnisse des Personals, angesichts der Thatsache, daß bei der Gehaltsregulierung die Nebengelder der Fahrbeamten immer mit in Rechnung gezogen und Stellenzulagen mit Rücksicht auf sie nicht bewilligt werden, selten in beträchtlichem Umfange verwendet werden.

Was den weiter von Dr. Gilbert beklagten und auch von anderen Bahnärzten bemerkten Alkoholgenuß der Bahnbediensteten belangt, so haben mir die eigenen Beobachtungen beim Lokomotiv- und Fahrpersonal keinen Anhalt zu ähnlicher Konstatierung ergeben, während ich freilich unter den Rotten- und Schuppen- und Kohlenarbeitern die Schnapsflasche schon häufiger kreisen sah. Auf der Lokomotive ist ein Schnapsbold einfach unmöglich; den würde der schwere Dienst alsbald ganz selbstthätig ausmerzen. Zugegeben, daß einzelne stramme Naturen ohne ein erhebliches Quantum Bier nicht auskommen können, so wirkt doch im allgemeinen die gegenseitige Kontrolle des Lokomotivpersonals so scharf, daß ein Übermaß in dieser Richtung durchaus zu den Ausnahmen gehört. Wer sich infolge des Genusses geistiger Getränke ein dienstliches Versehen zu schulden kommen läßt, der gilt unter den Beamten ein für allemal als „Ausschuß“.

Wenn weiter ein Bahnarzt laut den mir persönlich gewordenen Mitteilungen ein häufigeres Auftreten geschlechtlicher Erkrankungen und deren Nachwirkungen auf die Konstitution der Familienangehörigen beobachtet haben will, so muß ich erklären, daß ich diesen Eindruck, auch mitten unter den liebeslustigen Rheinländern niemals gehabt habe. Die Begründung, die mir jener Kassenarzt gab, die Erklärung solcher Erkrankungen aus dem beweglichen Leben des Personals, das viel auf fremden Stationen, in fremden Wirtschaften verkehre, erscheint mir jedenfalls unzutreffend.

Das Übernachten findet in der Regel gemeinschaftlich in den von der Verwaltung zur Verfügung gestellten Diensträumen statt, und die vom Standesbewußtsein genährte gegenseitige Kontrolle schränkt die Möglichkeit von Aus-

schweifungen auf ein Minimum ein. Das vom Konsens der Verwaltung abhängige, dank dem geringen Gehaltsbezug hinausgeschobene, späte Heiraten mancher Beamten würde schon eine plausiblere Erklärung für die zweifelhafte Erscheinung bieten.

Ein viel wichtigeres Problem auf dem Gebiet der Eisenbahnhygiene stellt sich in der Abnahme der Sinnesschärfe bei den Bahnern, zumal bei den Beamten des Fahrdienstes, dar. An die Augen werden beim Lokomotivpersonal vor allem und dem Weichenstellerpersonal die allergrößten Anforderungen gestellt, und doch ist kein zweiter Dienst so geeignet, die Sehschärfe zu zerstören wie gerade der Lokomotivdienst, der das Auge einem stetigen jähen Wechsel von Kesselhitze und Zugwind, von Feuerweißglut und tiefem Nachtdunkel, sowie dem Staub und Ruß schutzlos aussetzt. Auch das Gehör, das im Bahndienst ebenfalls eine gesteigerte Beanspruchung erfährt, leidet unter den Witterungseinflüssen.

Nun ist aber nichts für die Beamten gefährlicher, als die Tauglichkeit dieser Sinnesorgane einzubüßen. Die häufig wiederkehrenden ärztlichen Augenprüfungen entscheiden oft über Sein oder Nichtsein des Beamten. „Fällt“ ein Bediensteter „beim Arzte durch“, so ist es mit seiner eigentlichen Bahnerkarriere vorbei, und nur auf Nebenposten findet der Unglückliche ein Unterkommen.

Gelegentlich auftretende Gesundheitsstörungen schließlich, wie plötzliches heftiges Zahnweh, Magenindispositionen, Gemütsdepressionen infolge Trauerfalls, Kopfschmerz, Erscheinungen, die natürlich nicht so gar selten vorkommen, ohne daß der Beamte vom Dienste fern bleiben kann, haben für den Betrieb wie für den Beamten ihr Bedenkliches, da sie die dienstliche Tauglichkeit vorübergehend völlig lähmen.

So weit meine persönlichen Feststellungen auf dem mir zugänglichem Beobachtungsfelde. Sie reihen sich ganz natürlich in das allgemeine Krankheitsbild ein, das die bisher veranstalteten statistischen Erhebungen und die Erfahrungen der Bahnärzte für den Eisenbahnbetrieb ergeben haben.

Leider ist die Statistik über die Erkrankungsverhältnisse der Beamten von dem Vereine Deutscher Eisenbahnverwaltungen vor einem halben Menschenalter eingestellt worden, weil man die aus fünfjährigen Beobachtungen gewonnenen, nicht wesentlich von einander abweichenden Informationen für genügend erachtete. Die letzten statistischen Nachrichten stammen aus dem Jahre 1887. Daß sich seitdem angesichts der ungeheueren Entwickelung des Betriebes, der Umgestaltung der Betriebsorganisation, der zunehmenden Beanspruchungsintensität keinerlei graduelle Veränderungen in dem durchschnitt-

lichen Gesundheitsstande ergeben haben sollten, ist nicht recht wahrscheinlich. Die Ausweise der Arbeiterkrankenkassen sprechen entschieden dagegen.

Gleichwohl wird man bei der übersichtlichen Darstellung der Gesundheitsverhältnisse unter der Beamtenschaft auf jene Angaben zurückgreifen müssen.

Die nachfolgenden Daten und Tabellen stammen im wesentlichen aus einer Abhandlung des Chefarzts der deutschen Bahnkrankenkassen, des Geheimrats Dr. Bremer[1].

Die Tafel auf S. 237 giebt ein anschauliches Bild von der verschiedenen Häufigkeit und Heftigkeit der Erkrankungen, von denen die vier großen Dienstgruppen der Bahnerschaft betroffen werden.

Am meisten kränkeln, wenn man die auf jeden Beamten durchschnittlich entfallende Zahl von Krankheitstagen als Maßstab annimmt, die Zugbeamten, und zwar aus dem Grunde, weil die Erkrankungen der Atmungsorgane bei ihnen eine ganz außerordentlich hohe Ziffer aufweisen.

Der „luftige Bremsersitz" und das in den achtziger Jahren noch übliche Herumturnen der Schaffner auf den Trittbretten des Zuges während sausender Fahrt geben genügende Erklärungsgründe für die Hochflut derartiger Erkrankungen ab.

Auf den Lokomotivbeamten entfielen 1887 im Durchschnitt nicht ganz ebensoviel Krankheitstage; — 15,3 gegenüber 15,46 bei den Zugbeamten; — wir werden aber aus den übrigen Ziffern ersehen, wie die Gesundheitsgefährlichkeit des Lokomotivberufs die aller übrigen Dienstkategorien weit übertrifft, und wie es nur dem Umstand, daß der eiserne, zähe Lokomotiver einen Erkrankungsfall schneller als der Fahrbeamte überwindet, oder auch sich nicht immer die ausreichende Zeit zur Genesung und Erholung gönnt, zu danken ist, daß er mit einer annähernd nur ebenso hohen Durchschnittszahl von Krankheitstagen belastet erscheint.

Die Mitglieder des Lokomotiv- und Zugpersonals sind durchschnittlich an fast 50 % mehr Tagen krank als die Bahnüberwachungsbeamten, auf die jährlich Krankheitszeiten von 10,55 Tagen entfielen, und sind an 85 % mehr Tagen krank als die sonstigen Stationsbeamten, die nur an 8,22 Tagen im Jahre krank zu sein befürchten müssen.

Das Durchschnittsergebnis der 18 776 Krankenkassen des deutschen Reiches stellte 1887 fest, daß auf 1 Mitglied 6,1 Krankheitstage jährlich zu rechnen wären, und diese Zahl der durchschnittlichen Krankheitstage pro Kassenmitglied gilt auch noch heut im Reiche. Den zeitlichen Krankheits-

---

[1] Weyls Handbuch der Hygiene. Abteilung 29. Eisenbahnhygiene. 1896. Jena, Gustav Fischer.

koeffizienten bei dem Fahrbeamtenpersonal muß man demnach anderthalbmal so hoch ansetzen, wie bei dem Durchschnittsmitglied der Krankenkassen.

Die Krankheitsziffern des Fahr- und vor allem des Lokomotivpersonals müssen um so furchtbarer erscheinen, je weniger die statistisch festgestellten Zahlen die wirkliche Summe von Krankheit, die dieser Berufsklasse beschieden ist, zum Ausdruck bringen. Meldet sich doch das Fahrpersonal, wenn es sich noch irgend halten kann, nicht krank, um nicht der beim Fahrdienst abfallenden Nebengelder verlustig zu gehen.

Wichtiger noch ist es, die wirklichen Erkrankungsfälle, die prozentuale Erkrankungsziffer und die Schwere der einzelnen Krankheitsfälle mit einander zu vergleichen.

Da tritt es besonders grell hervor, wie oft das Lokomotivpersonal vor allen anderen Berufsarbeitern von Krankheit heimgesucht wird. 82 von 100 Lokomotivbeamten müssen im Jahre (1887) wegen Krankheit den Dienst aussetzen und zwar durchschnittlich auf je 19 Tage. Als nicht ganz so anfällig, dafür aber meist von schwererer Erkrankung betroffen, erweist sich das Zugpersonal, bei dem stets 64 von je 100 Beamten eine Erkrankung im Jahre, die sie 24 Tage ihrer Berufsarbeit entzieht, zu befürchten hatten.

Bahnüberwachungs- und Stationspersonal sind mit einer prozentualen Erkrankungsziffer von 38 bezw. 32 um 50 % günstiger dran, wenn auch der einzelne Fall durchschnittlich eine noch längere Schonzeit zum Ausheilen erfordert (28 bezw. 26 Tage) als beim Fahrpersonal.

Stellen wir auch diesem Ergebnis die Durchschnittsziffern der Reichskrankenversicherung für 1887 gegenüber: — auf 100 Mitglieder 40 Erkrankungsfälle, deren jeder durchschnittlich 14 Tage zur Heilung verlangt —, so zeigt sich die Gesundheitsschädlichkeit des Fahrbetriebes in ihrer doppelt bis dreifach so heftig verheerenden Furchtbarkeit.

Die meisten Opfer fordern, wie oben schon betont, die Verdauungsleiden, ferner die rheumatischen Erkrankungen und die der Atmungsorgane, und zwar beim Zug- und Lokomotivpersonal meist doppelt und dreimal soviel wie beim übrigen Bahnpersonal. Nerven- und Hautkrankheiten bilden ebenfalls einen nicht zu unterschätzenden Bestandteil der Erkrankungsursachen.

Eine dritte besondere Gruppe von Berufsschädlichkeiten stellen die Verletzungen dar, denen das Fahrpersonal doppelt so häufig ausgesetzt ist wie das Bahnhofspersonal und viermal bis fünfmal so häufig wie das Stationspersonal. Zugunfälle und die beim Hinauslehnen des streckenbeobachtenden Lokomotivbeamten so oft zu beklagenden Zerschmetterungen des Schädels an vorspringenden Signalen und Telegraphenmasten, ferner Quetschungen und Verbrühungen treiben die Verletzungsziffern unheimlich hoch.

1887. Beamtengruppen	Im Dienst waren 1887	Zahl der Erkrankungen	Auf je 100 Beamte	Es starben insgesamt	Zahl der Krankheitstage	Zahl der Krankheitstage, die durchschnittl. auf einen Beamten entfallen	Durchschnittsdauer der Erkrankungen	Allgemeine und Blutskrankheiten		Typhus	Diphtheritis
								insgesamt	darunter Rheumatismus		
Zugbeförderungsbeamte (Lokomotivpersonal)	12 702	10 436	82	91	194 309	15,3	19	3441 (27,11 %)	2475 (19,34 %)	16	31
Zugbegleitungsbeamte	13 671	8 750	64	198	211 844	15,46	24	2600 (19,03 %)	1639 (11,99 %)	14	18
Bahnbewachungsbeamte	20 053	7 677	38	217	211 719	10,55	28	2235 (11,15 %)	1409 (7,03 %)	11	33
Stationsbeamte	17 363	5 588	32	155	142 539	8,22	26	1572 (9,05 %)	928 (5,84 %)	14	34

1887. Beamtengruppen	Krankh. des Nervensyst.		Erkrankgn. der		Krankheiten der Atmungsorgane	Krankheiten der Cirkulationsorgane	Krankheiten des Verdauungsapparates	Hautkrankheiten	Verletzungen		Selbstmord
	überhaupt	darunter Geisteskr.	Augen	Ohren					im Dienst	außer Dienst	
Zugbeförderungsbeamte (Lokomotivpersonal)	603 (4,75 %)	9	234 (1,84 %)	55	1376 (10,83 %)	160 (1,26 %)	2660 (20,94 %)	607 (4,78 %)	838 (6,59 %)	116 (0,91 %)	2
Zugbegleitungsbeamte	450 (3,29 %)	17	170 (1,24 %)	50	1558 (11,40 %)	176 (1,29 %)	2034 (14,88 %)	460 (3,36 %)	915 (6,69 %)	93 (0,68 %)	3
Bahnbewachungsbeamte	462 (2,30 %)	7	216 (1,68 %)	51	1433 (7,15 %)	190 (0,95 %)	1643 (8,19 %)	587 (2,93 %)	460 (2,29 %)	123 (0,61 %)	8
Stationsbeamte	472 (2,79 %)	13	185 (1,07 %)	28	967 (5,57 %)	175 (1,01 %)	1343 (7,73 %)	312 (1,80 %)	186 (1,07 %)	122 (0,70 %)	4

Zum Vergleiche mögen die Zahlen von 1880 dienen:

	Von je 100 Beamten erkrankten	Durchschnittsdauer der Erkrankung
Zugbeförderungsbeamte	90,5	17
Zugbegleitungsbeamte	76	19
Bahnbewachungsbeamte	48	22
Stationsbeamte	45	22

Die Unfallziffern beim Bahnbewachungs- und Stationsdienste erscheinen hier, trotzdem sie den verheerenden Rangierdienst mit enthalten, für die Beamtenschaft nicht so groß, weil zu jenen Dienstleistungen überwiegend Hilfsbeamte und Arbeiter herangezogen werden.

Interessant ist es, die Gesundheitsfestigkeit der Eisenbahnbediensteten auf den verschiedenen Altersstufen auch nur entfernt einmal zu prüfen. Das zur Verfügung stehende Material datiert freilich schon aus dem Jahre 1869, also noch aus der Zeit der Privatbahnen und findet sich in einer versicherungstechnischen Studie über „die Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheitsstatistik bei den Eisenbahnbeamten", bearbeitet von Dr. Aug. Wiegand, technischer Konsulent der Kommission für Sterblichkeits-, Invaliditäts- und Krankheitsstatistik bei Eisenbahnbeamten. (Berlin in Kommission bei Weber 1871.)

Die hier gegebenen Tabellen über die Krankheitsverhältnisse bei den „Eisenbahnbeamten überhaupt" umfassen 11 029 „unter einjähriger Beobachtung gestandene Personen". Auf sie entfallen 4173 Krankheitsfälle (auf 101 Personen also 38) und 66 141 Krankheitstage (auf jede beobachtete Person 6 Tage, auf jeden Krankheitsfall 15,8 Tage).

Für die beobachteten Personen, welche im Alter von 25—30 Jahren standen, betrug nach wiederholtem statistischem Ausgleich die Erkrankungsziffer etwa 35 %, stieg dann ziemlich stetig mit den Lebensalterstufen, bis sie bei 42 Jahren 39 % ausmachte. Vom 42. bis zum 50. Jahre schwankte sie zwischen 39,00 und 39,71, um dann für die nächsten 5 Jahresstufen wieder herabzugehen bis auf 37,46 % (man wird einen alten zähen Beamtenstamm hinter dieser Altersgruppe vermuten müssen), und hernach bis zum 63. Jahre unter Schwankungen sich bis zu 44 % zu erheben.

Diese immerhin antiquarischen Ziffern gewinnen Bedeutung durch einen Vergleich mit den gleichzeitigen speciellen Erkrankungsziffern des Zugpersonals auf den verschiedenen Altersstufen. Auf die 2650 unter einjähriger Beobachtung gestandenen Zugbeamten entfielen 1704 Erkrankungen (64,5 Fälle auf 100 Personen) und 24 292 Krankheitstage (9,15 Tage pro beobachtete Person, 14,25 auf jeden Erkrankungsfall).

Die prozentuale Erkrankungsziffer belief sich bei den jüngeren Zugbeamten zwischen 24 und 30 Jahren auf 96 %, fiel dann unter Schwankungen, um sich bei den Altersstufen von 37 bis 47 Jahren durchschnittlich nicht über 50 % zu erheben; später kletterte sie bei den Zugbeamten zwischen 48 und 52 Jahr bis fast auf 80 % hinauf, zeigte wie bei allen übrigen Eisenbahnbeamten für die nächsten paar Jahre einen jähen Abfall, um zuletzt wieder auf durchschnittlich 100 % und mehr emporzuschnellen.

Die jüngsten und die ältesten Zugbeamten scheinen hiernach die anfälligsten, wenigst widerstandsfähigen Elemente zu sein. Jene sind die Strapazen des Dienstes noch nicht gewöhnt, diese sind mürbe geworden und aufgerieben. Nur unter den Fünfzigern ragt in ganz auffallender Weise eine gesundheitsfeste Kerntruppe von wenig Leuten hervor, die noch ein paar Jahre standhalten, um dann ebenfalls schnell und sicher sich den Rest zu holen, während die anderen Kollegen alle meist schon zu Ende der Vierziger abgefallen sind.

Leider ist das Material nicht weitschichtig und nicht neu genug, um diese Zahleninterpretierung gegen jeden Einwand zu festigen.

Immerhin deckt sich diese Deutung mit den sonst bekannt gewordenen Zahlen, die Dienstunfähigkeit und Lebensalter des Eisenbahnpersonals in vergleichender Darstellung veranschaulichen. Tabellen, die Zillmer im Auftrage der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1890 verfaßte, stellen fest, daß die meisten Zugbeförderungsbeamten im Alter von 46 bis 50 Jahren, und zwar nach einem Dienstalter von 19,7 Jahren pensioniert werden, die meisten Zugbegleitungsbeamten im Alter von 51 bis 55 Jahren nach einem durchschnittlichen Dienstalter von 21 Jahren, die meisten Stationsbeamten im Alter von 56 bis 60 Jahren, nach durchschnittlich 27,3 jährigem Dienste, die Mehrzahl der Bahnbewachungsbeamten im Alter von 61 bis 65 Jahren nach 27,1 Dienstjahren.

Über die besonderen greifbaren Ursachen, die den Eintritt der Dienstunfähigkeit herbeiführen, unterrichtet eine ebenfalls von Zillmer für das Jahr 1880 gegenüber 50508 Zugbeamten (23140 Zugbeförderungs- und 27368 Zugbegleitungsbeamten) aufgemachte Statistik, die folgendes besagt:

Zugbeförderungsbeamte.

Es erkrankten	Es wurden dienstunfähig % aller Beamten	Es starben % aller Beamten	Insgesamt ausgeschieden % aller Fälle
An Rheumatismus	43 = 0,2	5 = 0,02	48 = 16
An Krankheiten des Nervensystems	59 = 0,27	25 = 0,11	84 = 28
Geisteskrankheiten	6 = 0,03		6 = 2
Krankheiten der Augen	19 = 0,09		19 = 6
Krankheiten der Ohren	14 = 0,067		14 = 5
Krankheiten der Atmungsorgane	26 = 0,065	55 = 0,24	81 = 27
Krankheiten des Verdauungsapparats	17 = 0,08	30 = 0,13	47 = 16
	184 = 0,8	115 = 0,5	299 = 100 1,30

Zugbegleitungsbeamte.

Es erkrankten	Es wurden dienstunfähig (% aller Beamten)	Es starben (% aller Beamten)	Insgesamt ausgeschieden (% aller Fälle)
An Rheumatismus	64 = 0,23	4 = 0,015	68 = 14,5
An Krankheiten des Nervensystems	49 = 0,18	45 = 0,165	94 = 20
Geisteskrankheiten	9 = 0,033		9 = 1
Krankheiten der Augen	15 = 0,055		15 = 3
Krankheiten der Ohren	15 = 0,055		15 = 3
Krankheiten der Atmungsorgane	67 = 0,24	151 = 0,56	218 = 46
Krankheiten des Verdauungsapparats	15 = 0,055	43 = 0,16	58 = 12,5
	234 = 0,86	243 = 0,89	477 = 100 1,75

Lunge, Blut und Magen sind die Organe, bei denen Siechtum und Tod ihre Opfer fassen. Damals wie heute. Denn ein Blick in die neueren Sterbelisten der Fahrbeamten, die beim Monatsabschluß ihres Wohlfahrtsübereinkommens neben den auszuzahlenden Beträgen, auch die Ursachen des Ausscheidens der ehemaligen Mitglieder, in erster Linie also die Todesursachen registrieren, bestätigen die aus jener Statistik zu ziehenden Ergebnisse.

Es ist in den letzten 10 bis 20 Jahren bezüglich des Gesundheitszustandes der Bahner nicht viel besser geworden. Der schwere Dienst und das hohe Gefahrrisiko gewähren keine Aussicht auf eine günstigere Gestaltung der Krankheits- und Unfallsziffern. Die statistischen Zusammenstellungen der privaten Unterstützungsvereine der Lokomotivführer, die zum Teil einen Überblick über die Entwickelung der letzten Jahrzehnte gestatten, bekunden es sehr deutlich in den Angaben über das durchschnittliche Sterbe- und Pensionierungsalter.

Hilfskasse deutscher Lokomotivführer.

Durchschnitt der Jahre	Zahl der Gestorbenen	Durchschnittliches Lebensalter	Durchschnittliches Dienstalter	Es starben, bevor sie dieses durchschnittliche Lebensalter erreicht hatten	Es starben, bevor sie dieses durchschnittliche Dienstalter erreicht hatten	Zahl der Pensionäre	Durchschnittliches Lebensalter	Durchschnittliches Dienstalter	Es wurden pensioniert, bevor sie dieses durchschnittliche Lebensalter erreicht hatten	Es wurden pensioniert, bevor sie dieses durchschnittliche Dienstalter erreicht hatten
1885/7	56	43 1/3	17 1/3	63 %	57 %	100	54	25 1/3	47,5 %	47 %
1895/7	93	44 2/3	18 2/3	42 %	43 %	132	54	26 1/3	52,5 %	47 %
Übereinkommen deutscher Lokomotivführer.										
1895/7	21	43 1/3	—	54 %	—	41	52	—	46 %	—
Verein deutscher Lokomotivführer und Heizer.										
1895/7	25	39 1/3	—	56,5 %	—	38	50 1/3	—	44 %	—

Die beiden letzteren Hilfskassen stellen jüngere Gründungen dar als die erstere und lassen keinen Vergleich mit früheren Jahrgängen zu. Immerhin ergänzen sie das Bild des gegenwärtigen Standes, der ersten Hilfskasse, die heut nicht mehr wie früher alle privatversicherten Lokomotivbeamten umfaßt. Diese Gegenwartsangaben zusammen lassen, gegenüber dem früheren Befunde, bezüglich der Widerstandsfähigkeit des Personals keinen erheblichen Fortschritt zum Bessern erkennen. Der Rückschluß auf die Entwickelung der Gesundheitsverhältnisse im allgemeinen fällt daher auch nicht günstig aus.

Gleichwohl darf nicht vergessen werden, daß es in vielen Punkten mit der Eisenbahnhygiene im letzten Jahrzehnt vorangegangen und manche Verbesserung in den Betriebseinrichtungen durchgeführt worden ist. So sind in erster Linie die Führerstände auf den Lokomotiven behaglicher ausgestattet. Zunächst hat man die Dächer verlängert, um besseren Schutz gegen Regen und Sonne zu gewähren. Bis zum Jahre 1880 sträubten sich, wie Brähmer mitteilt, die Bahnärzte überhaupt gegen Überdachung der Führerstände, weil die Beschäftigung im freien, unabgeschlossenen Raum gesünder sein sollte. Heut geht man im Gegensatz dazu erfreulicherweise zu immer besserer Verwahrung des Führerstandes über; Klappwände oder Ledergardinen werden allenthalben angebracht. Durchsteigefenster sollen weiter dazu dienen, eine bequemere, gefahrlose Bedienung der frei gelegenen Maschinenteile am Oberkessel zu ermöglichen. Sitze mit Lederpolster und Spiralfederung sind in den letzten Jahren allgemein eingeführt, während es vor noch nicht gar so langer Zeit straffällig war, wenn derartige reglementswidrige Möbel, aus drei Brettlein notdürftig zusammengefügt, auf einer Maschine angetroffen wurden. Die Bequemlichkeiten, glaubte man früher, verleiteten das Personal zu lässigerer Handhabung des Dienstes. Hat man in Bayern sich doch erst ganz vor kurzem von der Überzeugung der Schädlichkeit solcher Sitzgelegenheiten frei machen können.

Für das Zugpersonal sind Verbesserungen in den Diensteinrichtungen dadurch herbeigeführt worden, daß die Verwaltung die luftigen Bremsersitze mehr und mehr abgeschafft und durch geschlossene Bremswärterhäuschen ersetzt hat. Durch die Einführung der Bahnsteigsperre und die Vornahme der Fahrkartenhauptkontrolle auf den Bahnhöfen ist die gesundheitsschädliche und lebensgefährliche Turnerei auf den Trittbrettern längs des fahrenden Zuges größtenteils in Wegfall gekommen.

Die Übernachtungsgelegenheiten sind menschenwürdiger hergerichtet, mehr und mehr specielle Überwachungslokale mit Dienstbetten, für die das Personal die erforderliche, von der Verwaltung gelieferte Bettwäsche in Blechtrommeln mitbringt, hergestellt worden, wenn auch die schmierigen, schwarz

überzogenen Pritschen noch längst nicht aus der Welt verschwunden sind und die Ruhe bei der Beschränktheit der Überwachungslokale und dem steten Gehen und Kommen von fahrendem Personal noch keine vollkommene ist. Daß neuerdings Lesestoff in den Übernachtungsräumen und Reservestuben ausgelegt werden soll, wird vom Personal dankbar anerkannt werden.

Auch die kürzlich angeordnete Verabreichung von stärkenden Nahrungsmitteln und erwärmenden Getränken an Zugbedienstete und Arbeiter bei Eintritt strenger Kälte (über 12 Grad Celsius) und bei ungewöhnlich langer Ausdehnung der Fahrzeit wird ihr gutes wirken. Die Errichtung von Unterkunftsbuden für die Bahnhofsbediensteten zum Schutze gegen Witterungsunbilden, die Ausstattung zahlreicher dieser Räume mit Kochapparaten, die Anlage von Kantinen auf einzelnen Bahnhofsplätzen und Werkstätten haben ebenfalls dazu beigetragen, den Dienst des Bahners bezw. der Eisenbahnarbeiter etwas freundlicher zu gestalten. Die Anlage von Badeanstalten (382 an der Zahl mit 395 Brauseapparaten, 673 Wannen und 23 Dampfbädern) hat für die Bahnerschaft sich als wohlthuend erwiesen, wenngleich ihre Benutzung durch unentgeltliche Verabreichung der Bäder an alle Arbeiter und Beamten noch eine wesentliche Steigerung erfahren könnte.

Lungenheilstätten und Genesungsheime, Alters- und Invalidenheime sollen in kurzem ihren Segen den Bahnern erschließen.

Wieviel aber zu thun übrig bleibt, das zeigen die obigen Ergebnisse der Krankheitsstatistik und ein Vergleich der bestehenden Arbeitsverhältnisse mit den hygienischen Forderungen der Bahnärzte, besonders bezüglich der Ruhe und Urlaubszeiten des Bahnpersonals. In der Sektion „Verkehrshygiene" des internationalen Hygienekongresses zu Budapest wurde erklärt, daß mindestens alle 10 Tage eine 24 stündige Ruhepause, und jährlich wenigstens ein 14 tägiger Urlaub, dessen Dauer mit dem Dienstalter steigen müsse, dem Bahnpersonal zu gewähren sei. Und Brähmer führt dies weiter aus: „Entsprechend der Verschiedenheit der körperlichen Frische in den einzelnen Lebensaltern, kann auch die Zeit des Urlaubs eine verschiedene sein. Für die ersten 5 Jahre genügen 8 Tage, für die darauf folgenden 5 Dienstjahre 14 Tage, für die Zeit vom 10. bis 20. Dienstjahre 3 Wochen und von da ab 4 Wochen. Der Urlaub soll pflichtmäßig sein; er muß angenommen werden ohne Rücksicht darauf, ob er zu Hause oder außerhalb verbracht wird." Oben ist dargethan, daß dem Betriebsbediensteten die Dienstruhe in dem hier geforderten Umfange noch keineswegs allgemein zu teil wird. Auch die heut geltenden Grundsätze für die Urlaubsgewährung werden den hier aufgestellten Mindestforderungen formell noch nicht ganz gerecht; vor allem aber erweckt die praktische Durchführung dieser Grund-

sätze die Zufriedenheit der Bahnärzte wie der Beamten durchaus nicht. Dr. Gilbert sagt betreffs des Urlaubs: wegen des starken Sommerverkehrsbetriebes könne er leider nur in ungünstiger Jahreszeit gewährt werden, ferner würde er nicht als ein Recht, sondern immer noch als eine Wohlthatsbezeugung angesehen[1]. Dieser Charakter der Urlaubsgewährung macht es möglich, daß sie auch ganz unterbleiben kann.

In dem Schlußpassus der amtlich proklamierten Grundsätze heißt es sogar: „Ausgeschlossen von der Bewilligung eines Erholungsurlaubes sollen werden: a) die Dienstanfänger, b) Beamte, deren Leistungen nicht befriedigend oder deren Führung in und außer Dienst zu Tadel Anlaß gegeben hat." Die Urlaubsgewährung stellt sich hiernach geradezu als eine Belohnung dar. Um so leichter kann sie verweigert werden, ohne daß die vorgesetzte Behörde das Verkehrsübermaß als Ablehnungsgrund zu nennen braucht; — die ungeheuerlich gesteigerte Verkehrsarbeit wäre ja eigentlich nur ein Grund für Personalsvermehrung, nicht gegen Urlaubsgewährung. Viele Beamten verzichten überdies, weil der Urlaub nicht zu der ihnen genehmen Zeit oder nur in der Hälfte der gewünschten Dauer gewährt werden kann, auf eine zusammenhängende Erholungspause und suchen statt dessen zu verschiedenen Jahreszeiten und zu besonderen Gelegenheiten je zwei bis drei Tage frei zu bekommen. Der eigentliche Zweck des Urlaubs, die Erholung, wird natürlich bei solcher Zersplitterung der dienstfreien Tage nicht erreicht. Daß andererseits in günstigen Fällen besser situierte ältere Beamte auch unter der Herrschaft der heutigen Urlaubsgrundsätze großartige Erholungs- oder Vergnügungsreisen ausführen, möchte ich keineswegs verschweigen.

Freie Fahrt gewährt die Verwaltung dem Beamten nach fünfjähriger Dienstzeit, auf Grund internationalen Übereinkommens auch für die Bahnen der Nachbarländer; die sonstigen Reisekosten freilich wurden in den mir bekannten Fällen fast immer aus privatem Vermögen gedeckt. Trotz der geringen praktischen Bedeutung, die den allgemeinen Grundsätzen über die Urlaubsgewährung innewohnt, mögen sie hier zum Schlusse Platz finden:

Ohne Beibringung eines ärztlichen Zeugnisses sollen erhalten:

Die Subalternbeamten erster Klasse bis zu 21 Tagen, diejenigen zweiter Klasse (darunter Lokomotivführer und Zugführer) bis zu 14 Tagen, die unteren Beamten höchstens 8 Tage.

Innerhalb der bezeichneten Grenzen entscheidet das Lebens- und Dienst-

---

[1] In Österreich ist den Staatsbahnbeamten ein jährlicher Erholungsurlaub von 14 Tagen vertragsmäßig zugesichert.

alter der urlaubnachsuchenden Beamten in der Weise mit, daß Beamte, die das 45. Jahr noch nicht überschritten haben, nicht mehr als 14 Tage Urlaub erhalten, wenn nicht besondere Umstände, wie hervorragende dienstliche Inanspruchnahme über die gewöhnliche Dienstdauer hinaus und die Schwere der Verantwortlichkeit hinsichtlich der einzelnen Beamten obliegenden Dienstgeschäfte, einen längeren Urlaub rechtfertigen.

Über den an Hilfsbeamte und Arbeiter zu gewährenden Urlaub verlautet in diesen Ausführungen garnichts; diesen Zweimalhunderttausend wird nur in günstigen Ausnahmefällen Urlaub nach dem diskretionären Ermessen der Behörde gewährt; auch genießen sie nicht freie Fahrt.

Ein letzter wichtiger Punkt, der in dieser Rubrik zu erwähnen ist, ist die Frage der ärztlichen Behandlung.

Den Beamten und ihren Angehörigen wird unentgeltliche ärztliche Hilfe auf Kosten der Verwaltung durch Bahnärzte, die gegen ein jährliches Pauschquantum verpflichtet sind, gewährt. Die Arzneikosten hat der Beamte selbst zu tragen. Ist das schon eine unangenehme Zugabe zu dieser an sich segensreichen Einrichtung, so wird der Wert dieser freien Arzthilfe durch die Unzulänglichkeit des Systems gegenüber den faktischen Verhältnissen, nicht selten überhaupt in Frage gestellt.

Die Klagen unter den Beamten über die Art der Behandlung sind, soweit ich es beobachten konnte, recht lebhafte. Viele gehen, wenn sie es erschwingen können, lieber zum Nicht-Bahnarzte, um sich nicht über die angeblich nachlässige Behandlung seitens eines Bahnarztes ärgern zu müssen. Hört man die Bahnärzte dagegen, so pflegen diese wieder über die Anmaßung der Beamten zu klagen, die bei jeder eingebildeten Krankheit ihrer Person oder eines ihrer Angehörigen dauernd den Arzt in ihrem Hause haben möchten und ihn wie einen bezahlten Arbeiter behandeln.

Diese sich widersprechenden Klagen haben ihre gemeinsame Wurzel vielleicht in der Institution, die gegenüber den Anforderungen der Wirklichkeit manchmal versagen mag.

Der Betriebsbericht für 1899 gewährt einen ungefähren Einblick in die Verhältnisse.

Im Berichtsjahre 1899 standen rund 112 390 Beamten, auf deren jeden durchschnittlich wohl eine Frau mit 2 Kindern zu rechnen sein dürfte, also rund 450 000 Personen, die ein Anrecht auf ärztliche Behandlung haben und zum Teil, wie wir oben gesehen, eine außerordentlich hohe Erkrankungsziffer aufweisen, 1997 Bahnärzte gegenüber, deren Bezüge sich auf 812 100 Mk. beliefen, d. h. ein Bahnarzt hatte im Durchschnitt gegen eine jährliche Vergütung von 406 Mk. etwa 225 Personen ärztlichen Bei-

stand zu leisten. Nun sind damit aber die Aufgaben des Arztes keineswegs erschöpft, sondern er hat vor allem auch Gesundheitsgutachten über die neu einzustellenden Beamten und zwar mit einer gründlichen Ausführlichkeit auszuarbeiten, sowie die prozentuale Erwerbsfähigkeit eines im Bahnbetriebe Verletzten behufs Feststellung der Rente abzuschätzen; er hat das Hör- und Sehvermögen der im Betriebe Bediensteten häufigeren Untersuchungen zu unterziehen, bei Betriebsunfällen Hilfe zu leisten und die Rettungskästen zu kontrollieren. Wenn man zudem bedenkt, daß die Patienten dieser Ärzte zu einem Teil nicht an demselben Orte, wo der Arzt seinen Sitz hat, sondern auf Nachbarstationen und in Bahnwärterbuden an der Strecke, eine Meile und weiter entfernt wohnen[1] — im preußisch-hessischen Eisenbahnnetz gab es 1899 allein 5335 Stationen gegenüber 1997 Bahnärzten — und daß dem Arzte die Unkosten für diese Wege nicht besonders vergütet werden, so ist es vielleicht begreiflich, daß die Herren bei der niedrigen Honorierung für alle diese Thätigkeiten nicht übermäßig viel Kraft und Zeit aufwenden können und mancher Patient die peinliche Sorgfalt in der Behandlung zu vermissen in die Lage kommt. Die Unzulänglichkeit der Beamtenkrankenfürsorge kommt ferner indirekt in der Thatsache zum Ausdruck, daß sich Beamte in freie Krankenhilfskassen einkaufen, zumal die Fahrbeamten, die, einer Erkrankung sehr häufig ausgesetzt, den Fortbezug ihrer Nebengelder sich auch für die Krankheitstage sichern wollen.

Das Arbeiterkrankenkassenwesen im Bahnbereiche, das sich auf die Krankenversicherungsgesetze vom 15. Juni 1883 und vom 10. April 1892 stützt, erscheint dem gegenüber als eine Institution mit entschieden günstigerer Wirksamkeit. Allerdings wird hier diese Krankenfürsorge nicht kostenlos geboten, sondern der Arbeiter hat, wie in den übrigen gewerblichen Krankenkassen wöchentlich Beiträge in der Höhe von 2 % seines Arbeitsverdienstes zu leisten, deren Gesamtsumme sich im Jahre 1899 durchschnittlich auf 17,77 Mk. belief. Die Eisenbahnverwaltung steuerte einen halb so hohen Betrag für jeden Arbeiter zur Versicherung bei, so daß pro Kassenmitglied im Jahre 1899 : 28,66 Mk. zur Verwendung bereit standen.

Infolge der günstigen Vermögenslage, in denen sich die Arbeiterkrankenkassen der Eisenbahnverwaltung befinden, verbrauchten sie diesen Betrag fast vollständig — 28,10 Mk. pro Mitglied — und gewährten dafür den Kassenmitgliedern und (mit einer Ausnahme) auch deren Angehörigen, freie ärztliche Behandlung, übernahmen dazu die Kosten der den Mitgliedern und ihren

[1] Bei Verunglückungen von Betriebsbeamten ergeben sich hieraus bisweilen geradezu grausame Folgeerscheinungen.

Angehörigen gelieferten Arzneien und Heilmittel, sowie der Krankenhauspflege ganz oder teilweise, gaben Wöchnerinnen Unterstützungen und zahlten endlich beim Ableben von Angehörigen Sterbegelder.

Gehen die Krankenkassen der 21 Eisenbahndirektionen mit dieser Berücksichtigung der Angehörigen in ihren Leistungen über das Ziel der meisten übrigen gewerblichen Kassen hinaus, so bieten sie andererseits auch den Mitgliedern durch Unterstützungsgewährung über das gesetzliche Mindestmaß von 13 Wochen hinaus und teilweis durch Bewilligung höherer Krankengeldsätze besondere Vorteile vor zahlreichen Kassen der Privatindustrie.

Von den 21 Betriebskrankenkassen bieten (1899) 9 eine Krankenfürsorge für 20 bis 30 Wochen, 8 eine solche von 36 bis 39 Wochen, 4 solche für ein ganzes Jahr. Nur bei 2 Kassen beschränkt sich der Krankengeldsatz auf die Hälfte des Lohnes, bei 19 erhob er sich darüber, ja stieg bei den meisten zu zwei Dritteln des wirklichen Verdienstes auf. Gewünscht wird von den Kassenmitgliedern freilich ein Krankengeld in der vollen Höhe des Tagelohnes.

Der Vergleich mit den übrigen Betriebskrankenkassen des Reichs fällt also erheblich zu Gunsten derer der Eisenbahn aus. Von jenen sorgten nur 32 % über die gesetzliche Mindestfrist von 13 Wochen hinaus für ihre Kranken und nur 17 % der Kassen zahlten ein Krankengeld, das die Hälfte des wahren Arbeitsdienstes überstieg. Überdies zahlte die Bahnkrankenkasse in Fällen schwerer Verletzung oder langwieriger Krankheit das Krankengeld sogleich vom ersten Tage der Erkrankung ab.

Von 8 Krankenkassen ist auch die beschränkte freie Arztwahl für die Mitglieder an den Orten eingeführt worden, wo mehrere Kassenärzte bestellt sind. Das Sterbegeld war bei 9 Kassen auf das 30fache des täglichen Verdienstes, von 6 Kassen auf das 32- bis 36fache und von den übrigen 6 auf das 40fache festgesetzt worden.

Ein zahlenmäßiges Bild, das zugleich einen ungefähren Vergleich mit dem Stande der übrigen Betriebskrankenkassen des Reiches gestattet und die Entwickelung der Gesundheitsverhältnisse im Eisenbahnbetriebe erkennen läßt, möge diese Darstellung beschließeu.

Der Mitgliederbestand der Betriebskrankenkassen, denen alle Hilfsbeamten und Bahnarbeiter, mit Ausnahme der bei Neubauten beschäftigten, angehören, soweit ihr Jahresverdienst 2000 Mk. nicht übersteigt, bezifferte sich im Durchschnitt des Jahres 1899 auf 230 861, im Jahre 1898 auf 231 192 versicherungspflichtige Personen, unter denen sich 5512 bezw. 5005 Frauen befanden.

Erkrankungsfälle.

Jahr.	Überhaupt.	Für je 100 Mitglieder.	Davon infolge Unfällen	
			überhaupt	für je 100 Mitglieder
1899	83 086	35,76	14 279	6,15
1898	70 069	30,13	12 739	5,47
1897	70 001	32,37	11 661	5,39
1896	58 808	29,86	7 792	3,96
Durchschnittlich 1898/96	66 293	31,00	10 731	5,04
Durchschnittlich 1889/91	59 437	31,11	6 171	3,23

Krankheitstage.

Jahr.	Überhaupt.	Für ein Mitglied.	Für einen Erkrankungsfall.	Davon infolge Unfällen		
				überhaupt	Für ein Mitglied	Für einen Erkrankungsfall
1899	2 002 209	8,62	24,10	338 967	1,46	23,73
1898	1 769 827	7,61	25,26	316 370	1,36	24,83
1897	1 740 706	8,05	24,87	286 506	1,32	24,57
1896	1 505 843	7,65	25,61	211 908	1,08	27,20
Durchschnittlich 1898/96	1 672 125	7,83	25,25	271 595	1,30	26,22
Durchschnittlich 1889/91	1 122 937	5,83	18,74	156 250	0,82	26,30

Das letzte Berichtjahr 1899 ist ein außergewöhnlich ungünstiges gewesen, die prozentuale Erkrankungsziffer von 35,76 ist noch niemals dagewesen. Sie übertrifft die nächsthöchste des Jahrzehnts, die 34,92 % des Jahres 1893, noch um $^4/_5$%.

Dieses ausnahmsweise ungünstige Jahr ist daher bei den Durchschnittsberechnungen ausgeschlossen worden und der Durchschnitt der drei voraufgegangenen Jahre, die etwa dem Jahrzehntdurchschnitt hinsichtlich der prozentualen Erkrankungsziffer entsprechen, der Betrachtung zu Grunde gelegt, und dem Durchschnitt zu Anfang des Jahrzehnts 1889/98 gegenüber gestellt.

Die Zahl der Erkrankungsfälle bei Eisenbahnarbeitern und Hilfsbeamten beträgt zu Anfang und zu Ende des Jahrzehnts 31 %, stellt sich

also etwas günstiger, als die für das Bahnbewachungs- und Stationsbeamtentum im Jahre 1887 ermittelten Ziffern. Das ist natürlich, da angestellte Beamte schon eine mehr oder minder lange, vielfach zehnjährige Arbeiter- oder Hilfsbeamtenzeit hinter sich haben und entsprechend ältere, stärker verbrauchte Leute darstellen, während andererseits der Arbeiterdienst zum Teil auch ein geregelterer, als der der Fahr- und Bahnüberwachungsbeamten ist. Aus denselben Gründen stellt sich auch die Zahl der auf ein Mitglied der Arbeiterkrankenkasse entfallenden Krankheitstage bedeutend niedriger als bei den Beamten, während die Dauer des einzelnen Erkrankungsfalles bei beiden Gruppen etwa die gleiche ist.

Die beachtenswertesten Erscheinungen in diesem statistischen Entwicklungsbilde sind einmal die außerordentliche Steigerung der Krankheitsdauer pro Mitglied und im einzelnen Erkrankungsfalle — um ein volles Drittel — wie ferner die Anhäufung der Unfallverletzungen. Die Krankheitsfälle sind also schwerer geworden und erfordern eine längere Heilungsdauer, wenn auch deren Ausdehnung gewiß zu einem kleinen Teile durch die günstigeren Pflegebedingungen, die die Kassen heut gegenüber früher gewähren, mit verursacht ist. Dagegen trifft eine ähnlich günstige Erklärung für die Verlängerung der Krankheitsdauer bei der Zunahme der Unfallverletzungen, so beliebt sie auch ist, nicht recht zu; denn wenn man darauf hinweist, daß heute die Unfallstatistik die einzelnen Unfälle, selbst die minimalsten Verletzungen, die früher gar nicht gemeldet worden seien, peinlich genau erfasse, und daß ja auch die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Vergleich zu den überhaupt gemeldeten gesunken sei[1], so berücksichtigt man doch nicht, daß die durchschnittliche Dauer der einzelnen Erkrankung heut genau ebensolange währt, wie zu Anfang der neunziger Jahre, daß also die statistisch erfaßten

---

[1]

	Auf je 1000 versicherte Personen kommen bei der Bahn:				Verhältnis von allen entschädigungspflichtigen zu allen meldepflichtigen Unfällen:			
	1890	1897	1898	1899	1890	1897	1898	1899
Meldepflichtige Unfälle	40,88	59,45	61,33	65,03	0,151	0,121	0,121	0,119 : 1
Darunter entschädigungspflichtige	6,24	7,17	7,44	7,77				

Meldepflichtig ist nach dem Unfallversicherungsgesetz jeder Unfall, der eine Erkrankung von mehr als drei Tagen zur Folge hat.

Von sämtlichen 1744 im Jahre 1899 gemeldeten Unfällen von Eisenbahnarbeitern verursachten 377 oder 22 % eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit, 870 oder 50 % eine dauernde teilweise, 167 oder 10 % eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit und 330 oder 19 % Fälle den Tod der Betroffenen.

Fälle heut durchschnittlich ebenso schwere sind, wie in jener Zeit. Unter diesen Umständen stellt die prozentuale Zunahme der Unfälle ein recht bedenkliches Entwickelungssymptom dar.

Es dürfte angebracht sein, hier einen Seitenblick auf die eigentlichen Eisenbahnbetriebsunfälle zu werfen, soweit sie sich innerhalb des Fahrbetriebes auf den preußischen Vollspurbahnen, also unter Ausschluß der Werkstätten, Gas- und Maschinenanlagen ꝛc. in denselben Zeitabschnitten abspielten.

Zahl der Unfälle.	1889/91	1896/98	1899
Auf freier Bahn	532	555	586
In Stationen	1777	1281	1365
Im ganzen	2309	1836	1951
Auf 1 km Betriebslänge	0,096	0,065	0,065
Auf 1 000 000 Lokomotivkilometer	6,7	4,3	4,06
Auf 1 000 000 Wagenachskilometer	0,26	0,16	0,15
Gesamtzahl der beim Eisenbahnbetrieb verletzten oder getöteten Personen: Reisende, Eisenbahnbedienstete und andere, einschließlich der Selbstmörder	2046	1629	1756
Auf 1 000 000 Zugkilometer	10,0	6,3	5,8
Auf 1 000 000 Wagenachskilometer	0,24	0,146	0,138

Trotz der gesteigerten Betriebsintensität eine prozentuale, ja eine absolute Abnahme der Unfälle.

Trennt man die Ziffern der verunglückten Reisenden von denen der Beamten und Arbeiter, so ergiebt sich:

		1896/98	(auf 1 000 000)	1899	(auf 1 000 000)
Getötete	Reisende	49	(0,1)	38	(0,069)
Verletzte	Reisende	215	(0,48)	211	(0,381)
Insgesamt verunglückt		264	(0,58)	249	(0,45)
Getötete	Beamte und Arbeiter	311	(967)	335	(972)
Verletzte	Beamte und Arbeiter	719	(2239)	801	(2322)
Insgesamt verunglückt		1030	(3206)	1136	(3294)

Die Promilleziffern von 3,2 bezw. 3,3 beziehen sich, nach dem Vorgang der amtlichen „Denkschrift über den Stand der Betriebssicherheit u. s. w. vom 10. Januar 1898“, auf die Gesamtzahl sämtlicher Eisenbahnbeamten von dem Präsidenten herab bis zum letzten Hilfsnachtwächter und

Werkstättenlehrling. Bezöge man richtiger die Unfallziffern ausschließlich auf das Betriebspersonal, das mit dem rollenden Material dienstlich zu thun hat, und schlösse die Oberbeamten, das Bureau-, Werkstätten-, Magazinpersonal aus, so würde sich 1899 der Promillesatz der Verunglückten auf 5,83 gestellt haben.

Über die Art der Betriebsunfälle, von denen die Beamten und Arbeiter betroffen wurden, giebt folgende Übersicht ungefähren Aufschluß:

1897/99[1].

	Getötet oder innerhalb 24 Stunden verstorben.		Verletzt.		Gesamtunfälle.	
	Anzahl.	%	Anzahl.	%	Anzahl.	%
1. Bei Zugunfällen	14	4	117	15,5	131	12
2. Durch unvorsichtiges Verhalten beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder während des Aufenthalts auf diesen	44	13	129	17	173	16
3. Beim Wagenschieben und Rangieren der Züge, sowie beim Abkuppeln	105	31,5	272	36	377	34,5
4. Durch unzeitigen Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich beim Überschreiten derselben	130	39	112	14,5	242	22
5. Durch sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes	41	12,5	130	17	171	15,5
	334 (30,5)	100	760 (69,5)	100	1094 (100)	100

Die Gefährlichkeit des Rangiergeschäftes springt aus diesem Zahlenbilde vornehmlich in die Augen, während andererseits die hohe Anzahl der Todesfälle beim Geleisüberschreiten darthut, wie unbarmherzig der Betrieb die Unachtsamen, Lässigen aussondert.

Ein internationaler Vergleich der Unfallhäufigkeit in den verschiedenen Eisenbahnbetrieben der Kulturwelt, so erwünscht er wäre und so viel Zahlen auch aufgehäuft sind, scheitert an der Inkommensurabilität dieser Ziffern.

Beträchtlicheren Wert hat ein Vergleich der Unfallstatistik des Eisenbahnbetriebs mit der der gewerblichen Berufsgenossenschaften. Kamen beim preußischen Staatsbahnbetriebe auf je 1000 Versicherte im Jahre 1897 59,45 Verletzungen, darunter 7,17 entschädigungspflichtige Fälle, im Jahre 1898 61,33, darunter 7,44 entschädigungspflichtige Fälle, 1899: 65,03 bezw. 7,77, so bei den 65 gewerblichen Berufsgenossenschaften: 41,8 Ver-

[1] Für 1896 nicht specifiziert.

letzungen bezw. 6,9 entschädigungspflichtige Fälle im Jahre 1897, 42,9 bezw. 7,1 im Jahre 1898 und 40,19 bezw. 7,39 im Jahre 1899.

Beachtenswert ist, daß für die Privatbahnberufsgenossenschaft die entsprechenden Zahlen 1897 : 64,5 bezw. 6,2, 1898 : 68,8 bezw. 4,8, für die Straßenbahnberufsgenossenschaft 1897 : 72,6 bezw. 5,9, 1898 : 80,7 bezw. 6,2, und für die Fuhrwerksgenossenschaft 1897: 62,6 bezw. 17,5, 1898 : 60,5 bezw. 17,8 lauteten. Dem Eisenbahnbetrieb sind also in der Unfallfrequenz die übrigen Transportgewerbe noch über. In der Schwere der einzelnen Unfälle freilich wird der Eisenbahnbetrieb allerdings nur von dem alten Fuhrwerksbetriebe übertroffen, dessen Erbe die Eisenbahn einst unter schweren Bedenken des Publikums, das eine kolossale Häufung der Unfälle fürchtete, angetreten hat.

Die finanziellen Leistungen der Arbeiterkrankenkassen bedürfen zum Schlusse noch eines Wortes. Das Gesamtvermögen der 21 Kassen stellte sich zu Anfang des Jahres 1899 auf 8,1 Millionen Mk., zu Ende des Jahres auf 7,9 Millionen Mk., es scheint einen Sättigungspunkt erreicht zu haben; pro Mitglied betrug der Vermögenssatz 34,99 bezw. 34,20 Mk. (1898 : 34,98 Mk., bei den übrigen Betriebskrankenkassen des Reiches 28,33 Mk.). Die laufenden Beiträge seitens der Mitglieder bezifferten sich im Jahre 1899 auf 4,1 Millionen Mk., seitens der Eisenbahnverwaltung auf 2,05 Millionen Mk., insgesamt 6,66 Millionen Mk., die Gesamtausgaben auf 6,56 Millionen Mk., wovon etwa 32 000 Mk. auf Verwaltungs- und sonstige Ausgaben entfielen. Der Beitrag pro Mitglied ist allerdings im Durchschnitt bedeutend höher als bei den übrigen Kassen. Er betrug 1898 pro Kopf: 17,14 Mk. (seitens des Arbeiters), 8,57 Mk. (seitens der Verwaltung) = 25,71 Mk. (1899: 26,65), bei den anderen Kassen nur 20,29 Mk. Dafür waren aber auch die Leistungen ganz außerordentliche. Während die Betriebskrankenkassen 1898 : 19,47 Mk. für Krankheitskosten pro Mitglied ausgaben, leistete die Eisenbahnkrankenkasse 1898 pro Mitglied (einschließlich seiner Angehörigen) im Durchschnitt: 22,63 Mk. (1899 : 25,69 Mk.) Krankheitsgelder und 2,15 Mk. (1899 : 2,41 Mk.) Sterbegelder, insgesamt also: 24,78 Mk. (1899 : 28,10 Mk.)

Auf einen Erkrankungsfall wurden 1898 : 82,26 Mk. (1899 : 78,60 Mk.) einschließlich des Sterbegeldes aufgewendet, während die sonstigen Betriebskassen 1898 : 47 Mk. pro Erkrankungsfall ausgaben. Berücksichtigt man auch, daß der Erkrankungsfall eines Eisenbahners etwa 25 1/4 Tage, der bei den anderen Kassen nur 16 1/2 Tage zur Heilung erforderte, so war die Leistung pro Tag doch bei der Eisenbahnkasse im Durchschnitt um ein Siebentel höher als anderswo (3,26 Mk. : 2,86 Mk.).

Das eigentliche Krankengeld, das an Stelle des ausfallenden Lohnes trat, betrug hiervon bei der Eisenbahnkasse 1898: 1,44 Mk. (1899: 1,52 Mk.), bei den anderen Kassen: 1,22 Mk., sodaß für die ärztliche Behandlung, Arznei, Krankenhauspflege noch immer ein höherer Satz bleibt als bei den Fabrikkassen.

Das Sterbegeld betrug bei den 2079 Sterbefällen von Kassenmitgliedern im Jahre 1898 im Durchschnitt 86,25 Mk., 1899 bei 2130 Fällen 91,32 Mk. Bei jedem der 11 776 (1899: 12 470) Todesfälle unter den Angehörigen wurden durchschnittlich 27,19 Mk. (1899: 29,31 Mk.) ausgezahlt.

Dank ihrem günstigen Vermögensstande konnte die Kasse mehr für die Gesamtunterstützung ihrer kranken Mitglieder nebst Angehörigen ausgeben, als die laufenden Beiträge und Eintrittsgelder einbrachten.

Die Arbeiterkrankenkasse beteiligte sich auch mit Anteilzahlungen (1900: 67 047 Mk.) an den Bestrebungen der Arbeiterpensionskassen, den Schwerkranken, zumal den Tuberkulosen, die Segnungen eines vollständigen Heilverfahrens zu gewähren.

Da dieser Zweig der Fürsorgethätigkeit von erheblicher Bedeutung für die Gesundheitsverhältnisse der Eisenbahner ist, sei hier mit kurzen Worten darauf hingewiesen, wenn auch das eigentliche Verdienst dieses Planes überwiegend auf das Konto der Arbeiterpensionskassen, die zwei Drittel der Kosten etwa aufbringen (120 121 Mk. im Jahre 1900), zu setzen ist.

Von den 759 im Jahre 1900 gestellten Anträgen auf Einleitung eines Heilverfahrens wurden 644, darunter 4 von Frauen, genehmigt und bis zum Jahresschlusse durchgeführt; und zwar bezogen sich zwei Drittel derselben (429) auf Fälle von Tuberkulose. Diese letzteren erforderten insgesamt 27 852 Verpflegungstage und einen Kostenaufwand von 170 282 Mk. (inkl. 47 214 Mk. Familienunterstützung), von denen 50 155 Mk. durch die Krankenkassen gedeckt wurden; 64,9 Verpflegungstage zu 4,31 Mk. entfielen im Durchschnitt auf einen Lungenkranken. Zu den durchschnittlichen Gesamtkosten für einen Lungenkranken (einschließlich 127,6 Mk. Familienunterstützung) im Betrage von 396,92 Mk. steuerte die Arbeiterkrankenkasse 116,9 Mk. bei. Die übrigen 215 Krankheitsfälle, die einem Heilverfahren zu unterziehen waren, kosteten bei 9431 Verpflegungstagen 55 583 Mk., von denen die Krankenkasse 16 892 Mk. übernahm. Bei 4,02 Mk. Unterstützung pro Verpflegungstag (inkl. Familienunterstützung) stellten sich die durchschnittlichen Gesamtkosten für jeden dieser 43,1 Tage behandelten Kranken auf 258,52 Mk., an deren Deckung die Krankenkasse mit 78,52 Mk. partizipierte.

Der Erfolg dieser Bestrebungen war im Jahre 1900 der, daß von den 429 Lungenkranken 383 = 89,28 % als geheilt und gebessert oder als arbeitsfähig entlassen werden konnten. Von den 383 wurden im Laufe des Jahres 1900 18 Personen dauernd erwerbsunfähig oder starben, sodaß 84,11 % arbeitsfähig in das neue Jahr eintreten konnten. Allerdings dürfte sich dieser Prozentsatz im Laufe der nächsten Jahre, nach den bisherigen Erfahrungen zu urteilen, noch stark reduzieren. Von den 1899 geheilten sind Ende 1900 nur noch 73,16 %, von den 1898 als geheilt Entlassenen nur 55,29 % Erwerbsfähige übrig.

Unter den 215 anderen Krankheitsfällen wurden 86,05 % mit Erfolg behandelt. Am Ende des Jahres waren indes nur noch 81,86 % von ihnen erwerbsfähig.

Dieser Ausschnitt aus dem Leben der am schwersten heimgesuchten Eisenbahner zeigt, daß mit menschlichen Mitteln doch bis zu einem beträchtlich hohen Grade gegen die vernichtenden Mächte, die im Eisenbahnbetriebe als harte Notwendigkeit wirken, anzukämpfen ist; und unter diesem Gesichtspunkte sind denn auch die energisch gesteigerten Leistungen der Arbeiterkrankenkassen als ein vortreffliches Stück ernster Socialhygiene im Eisenbahnbereiche zu betrachten.

Die hier und da auftretenden Klagen über fabrikmäßige Behandlung der Kassenmitglieder seitens der fest bestallten Ärzte vermögen den günstigen Eindruck, den diese Institution im ganzen erweckt, nicht abzuschwächen.

Das Pensionswesen.

Die Art und Weise, wie die Eisenbahnverwaltung für ihre Beamten und Arbeiter über die Beendigung des Dienstverhältnisses und über den Tod hinaus für deren Angehörige sorgt, ist zum überwiegenden Teil durch Gesetze in Übereinstimmung mit den Pensionsverhältnissen in den anderen Staatsverwaltungen und privaten gewerblichen Betrieben geregelt. Doch erfordert die specifische Ausgestaltung und Modulation dieser gesetzlichen Regelung der Ruhegehälter im Rahmen des eigenartigen, mit schwierigen Verhältnissen rechnenden Eisenbahnbetriebes, ein besonderes Eingehen auf diese Frage.

Für die überwiegende Mehrheit der etatsmäßigen Staatsbahnbeamten gilt das Beamtenpensionsgesetz vom 27. März 1872 mit verschiedenen Ergänzungsgesetzen aus den Jahren 1881, 1884, 1888, 1890 und 1897, die dem Beamten nach einer mindestens zehnjährigen Dienstzeit, im Falle des Eintritts der Dienstunfähigkeit, oder nach Überschreitung des 65. Lebens-

jahres, einen Anspruch auf Pension, sowie Witwen- und Waisenversorgung gewähren. Die Pension beträgt bekanntlich nach dem zehnten Dienstjahre[1] $^{15}/_{60}$ des Diensteinkommens, worauf sie alljährlich um $^{1}/_{60}$ bis zu höchstens $^{45}/_{60}$, also bis zu drei Vierteln des Diensteinkommens steigt[2]. Vom Wohnungsgeldzuschusse gelten bei Lokomotivführern und Zugführern (Beamtenklasse IV des Servistarifs) 297,8 Mk., bei den übrigen hier in Frage kommenden Eisenbahnunterbeamten 112,8 Mk. neben dem eigentlichen, zuletzt bezogenen Gehaltssatze als pensionsfähig. Seit 1884 ist ferner den Lokomotivführern mit Rücksicht auf die in Dienstzeiten bezogenen Nebengelder eine weitere pensionsfähige Zulage von 350 Mk., den Zugführern und Packmeistern eine solche von 300 Mk., den Lokomotivheizern eine solche von 250 Mk. und den Schaffnern, Bremsern, Wagenwärtern, sowie den dem Bahnsteigsdienst überwiesenen Schaffnern eine pensionsfähige Zulage von 200 Mk. zuerkannt worden. Witwen und Nachkommen — unter besonderer Genehmigung auch andere vom Verstorbenen unterhaltene Anverwandte — empfangen beim Tode des Beamten oder des Pensionärs dessen Gehalt im Sterbemonat und während eines Gnadenquartals bezw. die Pension noch während eines Gnadenmonats. Vor allem aber erhalten die Witwen 40 % der ihrem Manne bei Lebzeiten zukommenden Pension, jedoch niemals unter 216 Mk., und Halbwaisen weiter je ein Waisengeld in der Höhe von einem Fünftel, Ganzwaisen in der Höhe von einem Viertel des Witwengeldes.

Im Anschluß an das Reichsunfall-Versicherungsgesetz von 1885 ist im Jahre 1887 (18. Juni) ferner das Beamtenfürsorgegesetz in Wirksamkeit getreten, das im Betriebe verunglückten Beamten zwei Drittel ihres Diensteinkommens bei Totalinvalidität, bezw. kleinere Teilbeträge bei nur teilweiser Dienstunfähigkeit als Entschädigung zuspricht; ein Gesetz, das gerade für die Beamten des gefahrenreichen Eisenbahnbetriebes von großer socialer Bedeutung ist, wenn auch die Ausführungsbestimmung, daß zwischen Unfall und Pensionierung dem verunglückten Fahrbeamten keine Nebengelder gezahlt werden, hier und da eine empfindsame Wirkungsbeschränkung des Gesetzes darstellt. —

In der Gleichheit der allgemeinen Pensionsregelung, die den Eisenbahnbeamten genau nach derselben Anzahl von Jahren zu den gleichen Teilsätzen des Gehaltes pensionsfähig werden läßt, liegt ein wenig günstiges

[1] Bei kürzerer als 10jähriger Dienstzeit wird eine Pension nur im Gnadenwege bis zum Höchstbetrage von einem Viertel des Gehalts gewährt; nur durch freiwillige Mitgliedschaft bei der Arbeiterpensionskasse kann sich der Beamte einen Pensions*anspruch* sichern.

[2] In Bayern und Sachsen steigen die Pensionssätze auf 90 bezw. 80 % des Gehalts.

sociales Moment, das in den Kreisen der Bahner der Gegenstand lebhafter Diskussionen, Klagen und Wünsche geworden ist. Jeder weiß es, daß die Arbeits- und Lebensbedingungen der im Bahnbetriebe Beschäftigten wesentlich andere, wesentlich schwerere sind, als die etwa eines Kanzlei-, eines Inspektionsbeamten, der mit den Eisenbahnern äußerlich auf gleicher amtlicher Stufe steht.

Gewiß nimmt der Bahnbetrieb nur Kernmenschen an, die die Strapazen, vor denen der Schreibstubenbeamte zurückschrecken würde, als etwas Alltägliches hinnehmen; aber es dürfte aus den voraufgeschickten Betrachtungen mit genügender Klarheit hervorgegangen sein, daß diese stetige Strapazierung schließlich doch auf Kosten der Gesundheit und der Lebensdauer der Beteiligten erfolgt; daß diese Betriebsbeamten mithin viel frühzeitiger dienstunfähig werden, oder infolge eines Unfalle frühzeitiger ihr Leben lassen müssen als die übrigen Beamten gemeinhin. Vorzeitige Dienstunfähigkeit berechtigt aber nur zu einer minimalen Pension; nach 15 Dienstjahren beträgt der Pensionsanspruch erst ein Drittel, nach 20 Dienstjahren erst fünf Zwölftel des Gehaltes. Gewiß ist in der Gehaltsregulierung auf dieses raschere Eintreten der Pensionsbedürftigkeit der Eisenbahnbeamten, bei Festsetzung der Aufsteigefrist zum Höchstgehalte, hier und da Rücksicht genommen worden, aber in den Kreisen der Beamten selbst wird die bisherige Regulierung zumeist noch als unzureichend empfunden, zumal sie ja auch die ganze lange, zehn Jahr und mehr betragende Hilfsbeamtenzeit völlig außer acht läßt[1]. Nur den vor dem 1. April 1884 angenommenen, ständig beschäftigten Hilfsbeamten wird auf Grund von Erlassen vom 21. September und 31. Dezember 1888, die die schlimmsten Ungerechtigkeiten des Pensionsverfahrens gegenüber den von den Privatbahnen übernommenen Beamten auszugleichen bestimmt waren, die Hilfsbeamtendienstzeit bei der Pensionsbemessung voll angerechnet. Die seitdem aber angenommenen Hilfsbeamten genießen bis zu ihrer Übernahme in das etatsmäßige Beamtenverhältnis nur die Pensionsansprüche auf Grund der Arbeiterversicherungsgesetzgebung.

Infolge des langen Verweilens der Beamten in der Hilfsbeamtenstellung, in der ihre besten Kräfte schon vielfach aufgebraucht werden, halten die Beamten in der etatsmäßigen Stellung ausnahmsweise noch ein volles Menschenalter aus, d. h. sie verdienen sich grad nur etwa einen Pensionsanspruch auf die Hälfte ihres bisherigen Einkommens, und dieses Ein-

[1] Bei der Pensionierung der technisch geschulten Angestellten wird zwar die technische Vorbereitungszeit, welche die Prüfungsordnung festsetzt, als pensionsfähig anerkannt; das macht aber z. B. beim Hilfsheizer, der das Heizerexamen bestanden hat, nur drei Monate aus.

kommen ist noch nicht einmal immer das Höchstgehalt ihrer letzten Stellung, weil sie meist mehrere aufeinanderfolgende Stufen in derselben Beamtenlaufbahn teilweise oder ganz zu durchlaufen haben, der Lokomotivführer zuvor die Heizerstufe; der Zugführer die Bremser-, Schaffner-, Packmeisterstufe; der Weichensteller I. Kl. die Bahnwärter- und die untere Weichenstellerstufe. Demgemäß können sie auf der Oberstufe das Höchstgehalt bei den ausgedehnten Aufsteigefristen selten erreichen.

Es ist sehr wichtig, die im vorigen Kapitel statistisch festgestellten durchschnittlichen Lebens- und Dienstalterstufen, auf denen die Beamten pensioniert werden, sich gegenwärtig zu halten, um die für die Beamten außerordentlich empfindliche Inkongruenz zwischen den in der Luft schwebenden Ruhegehaltsmöglichkeiten und den auf der harten Schienenerde thatsächlich erreichbaren Pensionsansprüchen zu ermessen. Die Lokomotivbeamten werden zumeist im Alter von 46—50 Jahren nach 19,7 Dienstjahren pensioniert. Die Statistik der privaten Hilfskassen der deutschen Lokomotivführer specifiziert das noch genauer dahin, daß das Sterbealter der durch Tod aus dem Dienst Abberufenen, deren Familie eine Pension zusteht, 43 Jahre, ihr Dienstalter 17 Jahre beträgt; das Lebensalter der bereits Pensionierten sich im Durchschnitt auf 53, das Dienstalter sich auf 25 Jahre stellt, und daß etwa 50 % aller Beamten diese Durchschnittsalterstufen von etwa 48 Lebensjahren nicht einmal erreichen. Auf welcher Gehaltsstufe steht aber der Lokomotivbeamte durchschnittlich in diesen Jahren? Mit 25 Jahren etatsmäßiger Heizer, mit 35—36 Jahren etatsmäßiger Führer, hat er im Alter von 48 Jahren oder nach 20jähriger Dienstzeit etwa die vierte, günstigenfalls die fünfte Gehaltsstufe erreicht. Das Höchstgehalt erreicht er aber erst auf der sechsten Stufe nach 15jähriger etatsmäßiger Führerzeit. Er wird im besten Falle durchschnittlich mit einem Ruhegehalt von $\left(\frac{1600 . 25}{60} =\right)$ 667 Mk. + 297,80 Mk. + 350 Mk. = 1315 Mk. entlassen, während der höchste denkbare Pensionsbetrag nach 45jähriger Dienstzeit mit 70 Lebensjahren auf 1650 Mk. + 297,80 + 350 Mk. = 2300 Mk. rund sich stellen würde. Gewiß kann auch in anderen Berufen nicht ein jeder das höchste Ruhegehalt sich erdienen, es fragt sich aber, ob die Klagen des Lokomotivpersonals über die Unzulänglichkeit des heutigen Pensionssystems nicht einen berechtigten Kern haben, wenn mehr als die Hälfte des Personals mit einem Ruhegehalte, das um 1000 Mk. hinter dem höchsterreichbaren zurückbleibt, aus dem Dienste scheiden müssen, und es fragt sich weiter, ob dem Wunsche der Beamten, ihre Dienstjahre anderthalbfach bei der Pensionsberechnung anzusetzen, — ein Wunsch, der hinter der Forderung des Bahnarztes

Dr. Brähmer, die Lokomotivdienstjahre wie vor der Verstaatlichung der Privatbahnen als Kriegsjahre doppelt zu zählen, noch weit zurückbleibt —, Beachtung versagt werden darf. Die Opfer dieser Beamten für ihren Beruf, ihr Verdienst um den Milliardenbetrieb sind des höchsten Lohnes wert.

Dieses Beispiel der Pensionierung des Lokomotivpersonals, das krasseste in diesem Kreise von Erscheinungen, illustriert die ungünstige Lagerung des Pensionsproblems genügend. Beim Zugpersonal, das in drei Stufen aufrückt und manchen Zugführer aufweist, der erst hoch in den Vierzigern zur Oberstufe gelangt ist, beträgt die Aufsteigefrist auf der untersten Stufe 21, auf der mittleren, die in der Praxis des Dienstes, jedoch nicht im Gehalte der obersten meist gleichsteht, zwar nur 15, auf der letzten aber wieder 18 Jahre. Die Pensionierung hingegen erfolgt durchschnittlich Anfang der Fünfziger nach 21 Dienstjahren, d. h. der Schaffner, der auf seiner Rangstufe dauernd verblieben ist, hat etwa gerade sein Höchstgehalt von 1200 Mk. erreicht und auf ein Ruhegehalt von 520 + 112,8 + 200 Mk. = 833 Mk. Anspruch. Der Zugführer steht vielleicht auf der vierten von seinen sieben Gehaltsstufen und dürfte 650 + 297,8 + 300 Mk. = 1248 Mk. Pension zu beanspruchen haben, während die höchste überhaupt erreichbare diesen Betrag um 700 Mk., den des Schaffners um 1100 Mk. übersteigt. Auch hier also Mißverhältnisse, die denen beim Lokomotivpersonal sehr nahe kommen.

Beim fahrenden Personal tritt es eben am schärfsten in die Erscheinung, was für den Kreis der Eisenbahnbeamten des äußeren Betriebes allgemein gilt. Das allgemeine Pensionsschema für die preußischen Staatsbeamten wird den Anforderungen des Eisenbahnbetriebs und den Lebensbedingungen seiner Beamten nur ungenügend gerecht.

Für einen Teil der älteren Bahnbeamten gewinnt diese alle Tage neu sich aufdrängende Erkenntnis dadurch einen bitteren Beigeschmack, daß sie Zeiten erlebt haben, wo die Dinge günstiger für sie lagen. Diejenigen Beamten, welche früher vor der Verstaatlichung bei einer Privatbahn beschäftigt waren, erfreuten sich, freilich gegen gewisse geringe Beitragsleistungen, zumeist höherer Pensionsansprüche, als sie ihnen heut nach den allgemeinen Gesetzen zustehen. Durch eine besondere Regelung, die diesen Widerspruch zwischen Einst und Jetzt für die ehemaligen Privatbeamten aus der Welt schaffen wollte, ist ihnen allerdings seinerzeit freigestellt worden, unter Fortsetzung ihrer früheren Beitragsleistungen sich die Vorteile des alten Pensionierungssystems auch in Zukunft zu sichern.

Die auf diese Weise in die Pensionsgestaltung der Eisenbahnbeamten hineingetragene Duplizität der Ruhegehaltssätze ist der zweite Hauptpunkt,

der bei einer Betrachtung des Eisenbahnpensionswesens Berücksichtigung fordert.

Die Mitglieder der 40 früheren Pensionskassen bei den Privatbahnen hatten vor der Verstaatlichung gegen eine jährliche Beitragsleistung [1] von $^2/_3$, 1, 3, 5, 7 % ihres Einkommens, und außerdem teilweise gegen einmaligen Abzug eines Zwölftels von jeder neuen Gehaltszulage, einen Pensionsanspruch auf die Hälfte des Diensteinkommens nach Ablauf einer 20jährigen, nur ausnahmsweise erst nach einer 25jährigen Dienstzeit, wobei noch einmal zu betonen ist, daß die auf der Lokomotive abgeleisteten Dienstjahre vielfach doppelt angerechnet wurden. Die Witwen- und Waisenversorgung war im Anschluß daran geregelt. Den bei der Verstaatlichung dieser Bahnen übernommenen Beamten wurde die Alternative gestellt, entweder die staatlichen Beamtenpensionsbedingungen zu acceptieren und auf die früheren, höhergehenden Pensionsansprüche zu verzichten, oder, wie oben bereits angedeutet, unter Fortsetzung ihrer Beitragszahlungen den Fortgenuß der alten Pensionsbedingungen sich zu sichern. Angesichts der hohen Beitragssummen, die viele der Privatbeamten zu Gunsten der bisherigen Vorzugsrechte entrichtet hatten, und angesichts der Thatsache, daß diese zum Teil schon bejahrten Beamten bei der Staatsbahn im Pensionserwerb wieder von vorn hätten anfangen müssen und wie alle anderen Beamten erst nach 10jähriger Staatsdienstzeit eines Anspruchs teilhaftig werden können, zogen es die meisten vor, beim alten Beitragsverfahren zu verbleiben. Das erste Jahrzehnt des Staatsdienstverhältnisses brachte für diese Beamten hinsichtlich der Pensionsgestaltung keine Änderung und ließ die Benachteiligung dieser Leute gegenüber den anderen Staatsbahnbeamten nicht besonders scharf hervortreten, wenn auch die Ungleichheit der Beitragspflichten der Mitglieder der verschiedenen Pensionskassen untereinander bei meist gleichen Kassenleistungen von den übernommenen Privatbahnern bitter empfunden wurde und die 1884 verfügte, an sich warm zu begrüßende Anrechnung der Hilfsbeamtenzeit als Pensionsdienstalter eine Ungerechtigkeit gegenüber den übernommenen Beamten, deren Privatbahndienstzeit als nicht anrechnungsfähig galt, bedeutete.

Klar zum Bewußtsein kam den übernommenen, beitragleistenden Beamten die ungünstige Situation ihrer Pensionsverhältnisse nach Ablauf der ersten zehn Dienstjahre, als diejenigen Kollegen, die seinerzeit auf die alten Kassenansprüche verzichtet und die Beitragszahlung eingestellt hatten, nun einen, wenn auch zunächst geringen staatlichen Pensionsanspruch unentgeltlich

[1] Bei der Berlin-Hamburger und Altona-Kieler Bahn fiel jeder Beitrag weg. Der Pensionsanspruch wurde statt einer Gehaltszulage gewährt.

sich erdient hatten, während für die anderen die Aussicht bestand, die alten jährlichen Beiträge dauernd bis zur Pensionierung weiter zu zahlen und schließlich doch nur den Überschuß ihres Privatpensionsbetrages über den eventuellen Staatspensionsbetrag als eigentliche Frucht ihrer fortgesetzten beträchtlichen Geldopfer einzuheimsen. Die Aufhebung der kostspieligen getrennten Vermögensverwaltung durch die im Jahre 1889 erfolgende Verschmelzung der 40 verschiedenen, bisher durch die Eisenbahnverwaltung unter Beistand von Mitgliederausschüssen unentgeltlich geleiteten Kassen, das in dieser einheitlichen Organisation nun doppelt grelle Zutagetreten der Gegensätze und Widersprüche in der alten Pensionsgebahrung weckte das Gefühl für die Ungerechtigkeit dieses Systems bei den beitragspflichtigen 69000 Beamten aufs neue und ließ es seitdem nimmer zur Ruhe kommen.

Der Unterschied zwischen der ohne Beiträge erworbenen gesetzlichen Pension und der statutenmäßigen der Privatkassen wird, zumal nach den alten Satzungen die 200 bis 350 Mk. Fahrnebengelder nicht als pensionsfähig gelten, immer geringer, während die Beiträge in der ursprünglichen Höhe gezahlt werden müssen. Gewiß ist ja auch noch nach der Verstaatlichung wiederholt den Beamten, wenn ihnen die statutenmäßige Pension nicht mehr im rechten Verhältnis zu der Höhe der Beiträge zu stehen schiene, die Einstellung der Beitragsleistungen nahegelegt worden, aber immer unter der Bedingung völligen Verzichtes auf die statutmäßigen Pensionsansprüche für die Privatdienstzeit und ohne jegliche Entschädigung oder teilweise Rückgewähr der gezahlten Beiträge. Die Unannehmbarkeit dieser Bedingungen, dazu die in Permanenz erklärte Ungleichmäßigkeit der Beiträge bei gleichhohen Ansprüchen trotz der einheitlichen Verschmelzung der Kassen —, das sind ernste Klagen der immerhin noch recht ansehnlichen Zahl von früheren Privatbahnbeamten, Klagen, um die sich die entsprechenden Eventualforderungen auf Herabsetzung, Ausgleichung oder Wegfall der Beiträge, Erhöhung der Kassenleistungen, Gewährung von Zuschußpensionen, Entschädigung für die bisherigen Beiträge u. s. w. kristallisieren.

Diesen Forderungen wird jedoch von seiten der Verwaltung entgegengehalten, daß sie angesichts der Struktur der ehemaligen Pensionskassen durchaus nicht gerechtfertigt wären. Jene Klassen hätten leider viel mehr versprochen, als sie ihrer versicherungstechnischen Anlage nach hätten halten können; bei ihrer Übernahme durch die Eisenbahnverwaltung hätten sich Unterbilanzen bis zu 100 Millionen insgesamt ergeben, und heute seien ihre Vermögensbestände fast aufgebraucht. In dem Jahrzehnt 1889/99 hätten sich die Dinge so entwickelt, daß heute Zahlungen an frühere Mitglieder dieser Kassen oder deren Hinterbliebene im Gesamtbetrage von 12,28

Millionen Mk. Mitgliederbeiträge nur in der Höhe von 2,2 Millionen Mk. gegenüberständen. Zur Deckung der Ausgabenüberschüsse seien ein Zuschuß von 2 Millionen Mk. aus dem Betriebsfonds und weitere Mittel vor allem aus dem Pensions-Garantiefond zu entnehmen gewesen, der demgemäß in den Jahren 1898/1900 von 7,83 auf 1,05 Millionen Mk. zusammengeschrumpft sei.

Diese Entwicklung ist indes, so erklärt die Kritik, bei Kassen, deren Mitgliederzahl geschlossen ist, die an Stelle des bei anderen Kassen üblichen wachsenden Zuganges eine stetige Lichtung des Mitgliederbestandes und stärkere Inanspruchnahme durch die steigende Zahl der zu Pensionierenden erfahren, ganz naturgemäß. Zudem ist zu beachten, daß seit 1889 die laufenden Kassenbeiträge der Mitglieder nicht mehr dem Pensions-Garantiefond zugeführt, sondern mit den übrigen Beiträgen aus diesen Fonds bei den Betriebseinnahmen des Eisenbahnetats (1899 standen hier 10,26 Millionen Mk. statutmäßige Pensionseinnahmen verzeichnet) verrechnet und anderseits die statutmäßig vorgeschriebenen Zuschüsse zu den Pensionskassen, die für die Privatbahnverwaltungen früher Leistungen von einem Fünftel bis zu einem Drittel der Mitgliedsbeiträge bedeuteten, seit dem Jahre 1889 von der Staatsbahnverwaltung unterlassen worden sind, weil es eben in ihrem Plane lag, den Garantiefond aufzuzehren. —

Während für die Eisenbahnverwaltung eine Neuregelung des Pensionswesens der ehemaligen Privatbahnbeamten nicht mehr als diskussionsfähig erscheint, quälen sich die beteiligten Beamtenkreise noch unablässig in Wort und Schrift und Petitionen mit dieser socialpolitischen Monstrosität herum, die merkwürdigerweise in den Berichten der Staatsbahnverwaltung unter den „Wohlfahrtseinrichtungen" aufmarschiert.

Für den Grad der Wirksamkeit, den die behördlicherseits dargebotenen Pensionseinrichtungen zu entfalten geeignet erscheinen, liefert die Thatsache der mannigfachen privaten Versicherungsbestrebungen der Eisenbahnbeamten, zumal des Lokomotiv- und des Zugpersonals einen indirekten Beurteilungsmaßstab. Diese Nebenversicherung und Ergänzung des amtlichen Pensionsverfahrens wird zum großen Teil deshalb mit lebhafter Energie von den Beamten gepflegt, weil die gesetzliche Pension und Hinterbliebenenunterstützung eine gelegentliche Notlage des Pensionierten nicht zu verhindern vermag.

Es wirken z. B. drei große Hilfskassen bezw. Unterstützungsvereine unter den Lokomotivbeamten, von denen der älteste mit etwa 13 700 Mitgliedern in den ersten 34 Jahren seines Bestehens 1¼ Million Mk. an

die Hinterbliebenen von 1971 verstorbenen Mitgliedern (Beträge von 700 Mk.[1] im Einzelfalle) auszahlte und 3054 pensionierten Mitgliedern die gezahlten Beiträge (Gesamtsumme: über 1 Million Mk.) zurückerstattete, die alljährlich in vier Raten (bis zum Alter von 60 Jahren) von den Einzelnen in der Höhe von 11 bis 26 Mk., je nach dem Lebensalter, statutenmäßig zu leisten sind.

Das seit 1891 bestehende Wohlfahrtsübereinkommen der Fahrbeamten wiederum, das große Gruppen des Zugpersonals einschließlich der Bahnsteigschaffner umfaßt, und auch Hilfsbremser, die das Bremserexamen bestanden haben, aufnimmt, zahlt 600 Mk. Sterbegeld im Todesfalle und außerdem im Falle der Pensionierung oder des unfreiwilligen, jedoch ehrenhaften Ausscheidens aus dem Eisenbahndienste vom dritten Jahre der Mitgliedschaft an einen einmaligen Betrag von je 25 Mk. für jedes Beitragsjahr bis zum Höchstbetrage von 300 Mk. aus. Die Kasseneinnahmen stützen sich auf Umlagen, die sich jährlich pro Mitglied auf mindestens 10 Mk. beziffern.

Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1899/1900 bei einem Mitgliederbestand von über 15 000 Personen 225 327 Mk., die Ausgaben 126 075 Mk. Seit seinem Bestehen zahlte das „Übereinkommen" an die Hinterbliebenen 1023 verstorbener Mitglieder Sterbegelder in Höhe von über 600 000 Mk. und an 433 durch Pensionierung ausgeschiedene Fahrbeamten 36 400 Mk. aus.

In derselben Weise sind andere Pensionsgenossenschaften wie z. B. der „Verein deutscher Lokomotivführer und Heizer", der Hannoversche Beamtenverein thätig. Auch der Anschluß an private Versicherungsgesellschaften spielt in den Bahnerkreisen eine lebhafte Rolle.

Aus den einzelnen Rechenschaftsberichten dieser Privatpensionskassen ist angesichts der Ungleichmäßigkeit und Zersplittertheit dieses Versorgungswesens kein einheitliches Bild für das gesamte Betriebsbeamtenpersonal zu gewinnen. Die wichtigsten allgemeinen Angaben sind oben in der Darstellung der Gesundheitsverhältnisse zu verwerten gesucht worden.

Über die Wirksamkeit des staatlichen Pensionswesens unter den Eisenbahnbeamten liegen gar keine Veröffentlichungen vor. Der Betriebsbericht stellt nur die Einrichtungen und Leistungen des Arbeiterpensionswesens im Staatsbahnbereiche dar. Dieses hebt sich in verschiedenen Stücken über den Durchschnitt der gewöhnlichen gewerblichen Arbeiterpensionskassen empor.

---

[1] Sie sollen neuerdings, vorbehaltlich einer technischen Begutachtung, auf 800 Mk. erhöht werden.

Die Staatsbahnpensionskasse kennt nämlich neben der allgemeinen Abteilung A, welche alle Arbeiter- und Hilfsbeamten (1899 : 222 841) umfaßt und alle Aufgaben einer nach dem Invaliden- und Altersversicherungsgesetz errichteten Versicherungsanstalt zu erfüllen bestimmt ist, eine besondere Vorzugskasse B., die über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehende Versicherungsleistungen allen mindestens ein Jahr bei der Eisenbahn beschäftigten Arbeitern (1899 : 171 482 = 72 %) gewährt und überdies ihre Fürsorge auf die Hinterbliebenen der Mitglieder ausdehnt, indem sie namentlich Rentenzuschüsse und Unterstützungen gewährt. Die Gelder der beiden Kassenabteilungen werden durch gleichmäßige Beitragszahlungen der Arbeiter und der Verwaltung aufgebracht. Die Einnahmen der Kasse A aus diesen regelmäßigen Beiträgen beliefen sich auf je 1 457 000 Mark, die der Kasse B auf 1 938 000 Mk., die Gesamteinnahmen einschließlich der Zinsen bei A auf 3,6, bei B auf 5,56 Millionen Mk. Die Wochenbeiträge der Arbeiter in der Abteilung A stellen sich bei den 4 Lohnstufen wie gesetzlich (§ 96 des Alters- und Invalidenversicherungsgesetzes) vorgeschrieben, auf 14, 20, 24 und 34 Pfg., bei B für die Lohnstufen II bis IV b auf 28, 42, 56, 66 und 76 Pfg., für freiwillige Mitglieder[1] auf 10, 16, 20, 24 und 28 Pfg. Die Beiträge werden nicht geklebt, sondern bei der Lohnauszahlung abgezogen. Wie sich die Gesamtsummen der Beitragsleistungen auf die einzelnen Lohnstufen verteilen, ist bei der Schilderung der Lohnverhältnisse dargethan worden. Pro Kopf der Versicherten betrugen 1899 die jährlichen vom Arbeiter allein geleisteten Beiträge in Kasse A: 6,4 Mk., in Kasse B: 11,78 Mk. Die Aufwendungen der Kassen betrugen im Jahre 1899:

bei Kasse A.		
Altersrenten	0,32	Millionen Mk.
Invalidenrenten	0,42	" "
Krankenfürsorge	0,12	" "
Zurückgezahlte Beiträge an die Hinterbliebenen	0,06	" "
Gesamtausgaben einschließlich der Verwaltungskosten	0,93	Millionen Mk.

bei Kasse B.		
Rentenzuschüsse und Ausnahmerenten	0,35	Millionen Mk.
Ruhelohn (Pension)	0,10	" "
Witwengeld	0,47	" "
Waisengeld	0,15	" "
Sterbegeld	0,03	" "
Zurückgezahlte Beiträge an ausgeschiedene Kassenmitglieder	0,32	" "
Gesamtausgaben einschließlich der Verwaltungskosten	1,42	Millionen Mk.

[1] Zu den freiwilligen Mitgliedern gehören die jüngeren etatsmäßigen Beamten.

Am Schlusse des Beitragsjahres bezogen 3140 Personen Altersrenten im Durchschnittsbetrage von 163 Mk. und 6573 Personen Invalidenrenten zu etwa 157 Mk. Nach dem Schema beträgt die Pension jährlich bei einer Dauer der Mitgliedschaft von 10 Jahren 15 % des Lohnsatzes und steigt von da mit jedem Jahre um 1 % des Lohnsatzes bis zum Höchstbetrage von 40 %; bei teilweiser Arbeitsunfähigkeit werden Teilpensionen berechnet. Der Teilinvalide ist verpflichtet, eine seinem körperlichen Zustande angemessene Beschäftigung (so z. B. als Nachtwächter, Zuträger u. a.) zu übernehmen, soll er nicht seines Pensionsanspruches verlustig gehen. Aus der Kasse B speciell erhielten im Jahre 1899 16 226 Personen laufende Bezüge; 3628 bezogen Pensionen, Rentenzuschüsse und Ausnahmerenten, 5936 Witwengelder und 6662 Waisengelder. Der Durchschnittsbetrag der Rentenzuschüsse betrug 126 Mk., die Zusatzrente, die nach 35 Beitragsjahren zu erreichen ist, stellt sich in der niedrigsten Lohnklasse auf 80,4 Mk., in der höchsten auf 336 Mk.; darüber hinaus kann sie trotz Fortdauer der Beitragszahlungen nicht gesteigert werden. Das Witwengeld beträgt zwei Fünftel der Pension, das Waisengeld gewöhnlich ein Drittel des Witwengeldes für jede Halbwaise und die Hälfte für jede Vollwaise, jedoch nur bis zum Höchstbetrage von 72 Mk. jährlich. Das Sterbegeld beim Tode des Pensionärs oder seiner Frau ist neuerdings auf 75 Mk. festgesetzt worden. Außerordentliche Unterstützungen gewährt die Kasse bis zum Höchstbetrage von 30 Mk.

Die Verwaltungsüberschüsse, die bei diesem Kassengebahren erzielt wurden, betrugen im Jahre 1899 bei A 2,67, bei B 4,11 Millionen Mk. und ließen das Gesamtvermögen auf 21,75 bezw. 43,56 Millionen Mk. anschwellen, so daß am Ende des Jahres 1899 bei A pro Mitglied 97,61 Mk., bei B 254,2 Mk. Vermögen vorhanden war.

Fügt man zu diesen Daten schließlich diejenigen, betreffend die Leistungen der Unfallversicherung für die Arbeiterschaft des Eisenbahnbereiches, die eine Jahresausgabe von 3,54 Millionen Mk. an Unfallentschädigungsberechtigte in Gestalt von Unfallrenten, Krankengeldbeträgen, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung, sowie Ascendentenrenten u. s. w. zu leisten hatte (an jeden Verletzten durchschnittlich etwa 257 Mk. Rente, an jede Witwe

---

die noch nicht durch 10jährige Beamtendienstzeit einen gesetzlichen Pensionsanspruch erworben haben. Sie sind auf die freiwillige Versicherung bei Kasse B angewiesen, ziehen es jedoch vielfach vor, die Versicherungsbeiträge zu sparen und 10 Jahre lang im Vertrauen auf ein gütiges Schicksal, das sie vor Schaden bewahren wird, unversichert zu leben. Hier klafft in der Pensionsgesetzgebung eine für die Eisenbahnbeamten außerordentlich empfindliche Lücke (s. S. 254).

eines Verunglückten 153 Mk. und für jede Waise 106 Mk.), so ist das Zahlenbild der Fürsorge und Versicherungsthätigkeit der Eisenbahnverwaltung für ihre dienstunfähigen Arbeiter und Hilfsbeamten vollständig.

Prüft man nun die an sich großartigen Zahlen dieses vielgestaltigen Versicherungssystems auf ihre relativen Proportionen, so zeigt das Bild nicht allenthalben eine einwandfreie Perspektive. Die Pensionskassenmitglieder denken auch nicht alle so günstig über die Wirksamkeit dieses großen Apparates wie die verwaltende Behörde. Zwar haben ja die Arbeiter nach den Kassenstatuten ein Mitbestimmungsrecht bei der Handhabung der Kassenverwaltung, aber gegenüber der Autorität und der Stimmenzahl, die der Vertreter des Ministers auf den Generalversammlungen in sich verkörpert und zur Geltung bringt, steht dieses Stück Selbstverwaltungsrecht der Kassenmitglieder großenteils nur auf dem Papier. Wenn die Arbeiter darauf hinweisen, daß die Leistungen der Kasse B in einem bedenklichen Mißverhältnis zu der Höhe der Beiträge, zumal im Vergleich mit anderen Pensionskassen ständen, daß die Erhöhung der Kassenleistungen um 15 % im Jahre 1895 eine allzu geringfügige gewesen sei und die Einnahmeüberschüsse durchaus nicht geschmälert, sondern das Kassenvermögen von 28,9 auf 43,6 Millionen Mk., pro Kopf von 211 auf 254 Mk. innerhalb vier Jahren habe anwachsen lassen, so verweist der behördliche Vertreter auf das versicherungstechnische Gutachten, das einer Erhöhung der Leistungen widerspräche, und ist in der Lage, den darauf basierenden Willen der Verwaltung bei den Generalversammlungsbeschlüssen zum Durchbruch zu bringen. Die Kassenmitglieder aber leben zu einem großen Teil in dem Gefühle, daß das versicherungstechnische Gutachten ihren berechtigten Interessen zuwiderlaufe, und erblicken in dieser Kassengestaltung nicht gerade den glücklichsten Ausdruck des Wohlfahrtsbestrebens, das die Eisenbahnverwaltung gewiß auch bei diesem Vorgehen einzig und allein beseelen mag.

Es giebt eben, wie in dieser Abhandlung mehrfach dargethan ist, eine Reihe von Punkten, die auf seiten der Verwaltung und der Beamten und der Arbeiter eine wesentlich verschiedene socialpolitische Beurteilung erfahren.

* * *

Schlußbetrachtung.

Die vorstehende Abhandlung versuchte ein Bild davon zu geben, wie sich die Arbeitsfrage im preußischen Staatsbahnbetriebe in den Hauptzügen gestaltet: Arbeitsart, Arbeitsdauer, Arbeitslohn und die Einwirkung dieser Elemente auf Lebenshaltung, Gesundheit und Zufriedenheit des Bahners,

habe ich für eine Reihe von Bedienstetengruppen des äußeren Betriebes gezeichnet — so, wie ich es gesehen habe und wie es sich meiner Überzeugung nach der Mehrzahl meiner Betriebskollegen von ihrem Standpunkte aus darstellt. Ich glaube zugleich hinreichend dargethan zu haben, daß meine Beobachtungsergebnisse sich mit den thatsächlichen Feststellungen, die die amtliche Verwaltung über die Arbeits- und Arbeiterverhältnisse ihres Betriebes veröffentlicht, im wesentlichen durchaus decken, also trotz der natürlichen Begrenztheit meines Untersuchungsfeldes dem Gesamtthatbestande objektiv gerecht werden.

Warum klingt nun die Schilderung und Beurteilung der Dinge, die in diesen Blättern vom Arbeiterstandpunkt aus gegeben ist, durchaus anders als jene in den amtlichen Berichten der Verwaltung und in den Zeitschriften der Eisenbahnbehörden?

Verwunderlich ist diese Dissonanz der Auffassungen wohl kaum. In seiner Arbeit und seinen Leistungen, in seiner äußeren Thätigkeit wirkt der gewaltige Betriebsapparat in erstaunenswerter Weise harmonisch zu großartigen Erfolgen zusammen; an der inneren Verständigung aber zwischen den verschiedenen Betriebselementen, den höheren und geringeren, fehlt es in den wichtigsten Punkten.

Die Arbeitsverhältnisse gestalten sich ohne nennenswerte Mitwirkung der Arbeiter.

Für die weitherzige Auffassung, daß der Arbeiter und Beamte über seine Lebensfragen, die Arbeits- und Lohnbedingungen, unbeschadet der Disciplin und ohne Beeinträchtigung der Betriebsleistungen, mitzureden berufen sei, ist noch wenig Raum in den Kreisen der Eisenbahnverwaltung.

Und doch erscheint mir als Voraussetzung jeder Verständigung, daß einer die Stimme des andern deutlich höre, daß sich auch der Angestellte offen und in der verantwortungsvollen Überzeugung, daß sein Wort und Urteil die verdiente Würdigung erfahren werde, über die ihn betreffenden Betriebsfragen äußere.

Die Form, in der dies heut geschieht, ist ganz unzulänglich. Nur sehr starke Naturen oder aber Krakehler wissen sich jetzt Gehör zu verschaffen. Die große Masse schweigt, obwohl sie die Verhältnisse durchaus nicht kalt und gleichgültig lassen und unter den Kollegen eine eifrige, kritische Diskussion über jede Neuerung, die ihre Arbeit und Lebensführung berühren könnte, stattfindet.

Wie aber soll unter diesen Umständen die Verwaltung erfahren, ob ihre Beschlüsse und Maßnahmen günstig oder ungünstig von den betroffenen aufgenommen werden, wie sie in der Praxis schließlich wirken? Wie soll die

Centralstelle auf dem weiten Instanzenwege mit seinen reichlichen Reibungswiderständen Fühlung gewinnen mit dem letzten der Bahner, der doch auch ein unentbehrliches Glied in dem großen Organismus bildet?

Das Abfassen von Gesuchen und Petitionen ist ein Surrogat der Verständigung, dessen Gebrauch eine so gewandte Routine voraussetzt, daß es in Wirklichkeit dem kleinen Beamten und Arbeiter fast völlig versagt ist. So bleibt dem Unterpersonal oft nichts übrig, als seine Wünsche und Beschwerden geschickten parteipolitischen Agitatoren, wohl auch hier und da einem nationalsocialen Pastor oder Lehrer zur schriftlichen Fixierung und zur Ausschlachtung in der Presse zu übermitteln. Günstig erscheint mir dieser Ausweg, diese Flucht in die Öffentlichkeit nicht; schließlich aber ist es neben der seltenen parlamentarischen Erörterung die einzige Form, in welcher der große Betrieb die sociale Kritik, die er wie jedes Unternehmen braucht, um das Ungesunde abzustoßen, erfahren kann.

Die beste und gesündeste Form der Kritik, die wirksame sociale Selbstkritik ist für diese Betriebswelt in der heutigen Organisationsform unmöglich. Müßten doch, da die unteren Instanzen die Ordnung ihrer Verhältnisse schweigend über sich ergehen lassen, schließlich die oberen Instanzen das, was sie angeordnet und geschaffen haben, selbst kritisieren.

Der preußische Eisenbahnbetrieb besitzt keine selbständige, unabhängige Revisionsinstanz für sociale Dinge. Kontrolleure und Revisoren für technische und Verkehrsangelegenheiten weist seine Beamtenliste in großer Zahl auf. Ein Organ, das dem Fabrik- und Gewerbeinspektorate, dessen Aufsichtsbereich der Eisenbahnbetrieb entzogen ist, entspräche, fehlt diesem über 200 000 Arbeiter umfassenden Unternehmen vollständig.

Es kann aber dieser Riesenbetrieb einer Nachprüfung der die Arbeitsverhältnisse regelnden Maßnahmen und Institutionen, einer Überwachung der Durchführung von Wohlfahrtsbestimmungen weniger als ein anderer entbehren. Wie oft habe ich bei Besprechung der Arbeitsregelung darauf hinweisen müssen, daß dieser und jener Punkt dem diskretionären Ermessen des betreffenden Vorgesetzten überlassen ist! Ja, der Erlaß des Ministers über die Ruhebemessung vom 5. Januar 1900 stellt, nach den beigegebenen Erläuterungen zu urteilen, so gut wie alles auf den socialen Takt der hundert mittleren Instanzen, der Inspektionen, ab; es wird bei der Gelegenheit die Unmöglichkeit einer centralen Regelung der Dienstverhältnisse, wegen der daraus erwachsenden Ungerechtigkeiten, offen ausgesprochen:

„Wie einerseits auf Strecken und bei Dienststellen mit geringem Betriebe der Dienst des einen oder andern Bediensteten oder einer ganzen Dienstklasse gleichwohl schwierig sein kann, so ist andererseits auf Strecken

und bei Dienststellen mit verwickelten Betriebsverhältnissen der Dienst einzelner Bediensteter oder der Bediensteten einzelner Dienstklassen zum Teil so leicht, daß eine Erstreckung der Dienstdauer bis zur höchstzulässigen Grenze keine Bedenken hat. Es ist daher wie bisher erforderlich, daß die Inspektionsvorstände die Verhältnisse jeder einzelnen Stelle prüfen und darnach die Inanspruchnahme desjenigen Beamten, der die Stelle wahrzunehmen hat, bemessen.

Feste Grundsätze lassen sich für die Beurteilung der einzelnen Betriebsstellen bei der Eigenart des Eisenbahndienstes nicht aufstellen, ohne auf der einen Seite Beamte zu begünstigen, auf der anderen zu benachteiligen. Für die Entscheidung, inwiefern einfache oder schwierigere Betriebsverhältnisse vorliegen, bedarf es der Feststellung an Ort und Stelle, ob und inwieweit der Dienst häufigere oder längere Ruhepausen gestattet, ob er ständig oder doch mit einer gewissen Regelmäßigkeit in dieselben Tagesstunden fällt oder häufiger Wechsel zwischen Tag- und Nachtdienst, Früh- und Spätdienst u. s. w. stattfindet, ob eine regelmäßige Mittagspause gewährt werden kann, ob viel Nachtdienst zu leisten ist, ob die wahrzunehmenden Dienstverrichtungen mehr mechanischer Art sind, oder ob sie an die Umsicht und Entschlußfähigkeit der Beamten besondere Anforderungen stellen, ob mit dem Dienst erhöhte Verantwortlichkeit oder Gefahr vorhanden ist, ob der Dienst ununterbrochen anstrengend oder zeitweise schwächer ist, ob er überwiegend im Freien oder im geschlossenen Raum stattfindet, ob er besondere körperliche Kraftanstrengung erfordert, ob weite oder schwer gangbare Wege zu und von der Betriebsstelle zurückzulegen sind" u. s. w.

Wenn die Invidualität eines Betriebes derart viele örtliche Verschiedenheiten zeitigt, da versagt jede amtlich geübte Oberrevision, da hat nur eine ins einzelne gehende persönliche Kontrolle Bedeutung. Am ersten und am besten berufen, solche zu üben, wären die von der Gestaltung der Verhältnisse getroffenen Beamten und Arbeiter.

In England hat man mit einer Selbstkritik des Betriebes durch die Arbeiter, wie sie die Railway Regulation Act von 1893 — an act to amend the laws with respect to the hours of labour of railway servants — begründete, keine ungünstigen Erfahrungen gemacht. G. Cohn schildert in seinen Beiträgen „zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens" in [illegible]ender Weise den Segen solcher Kontrollfunktion. Das Handels- [illegible]e vertrauli[illegible] eingereichten Beschwerden der Angestellten, zieht [illegible] bei d[illegible]ngesellschaften über die fraglichen Verhältnisse [illegible]ang[illegible]e seinem Ermessen billig erscheinende Reglung

der Verhältnisse. „Das Gesetz hat die übermäßigen Arbeitsstunden auf den Eisenbahnen getötet.“

In Frankreich sollen die neuerdings vom Minister der öffentlichen Arbeiten Baudin errichteten Comités du travail ähnliche Funktionen erfüllen. Doch liegt für ihre Bewährung noch kein Material vor.

Die ähnlich betitelten „Arbeiterausschüsse“, wie sie in Deutschland üblich und so auch im Eisenbahnbetriebe eingeführt sind, haben sich untauglich zur Erfüllung der an sie geknüpften socialen Erwartungen erwiesen. Für die eigentlichen Eisenbahnbetriebsbeamten haben sie überdies niemals bestanden.

So fehlt dem preußischen Staatsbahnbetrieb das Organ zur direkten unbeeinflußten Verständigung zwischen Behörde und Angestellten. Die vielerlei leisen und lauten Wünsche und Beschwerden der unteren Beamten gelangen nicht auf freiem, gradem Weg an die maßgebenden Stellen. Kann unter solchen Umständen die schwere, verantwortungsreiche, volkswirtschaftlich so ungemein bedeutungsvolle Arbeit der Eisenbahner ihren billigen und berechtigten Forderungen entsprechend, wie sie es für ihre opferfreudige Pflichttreue verdienen und wie es der Geist der allenthalben in den Betriebsräumen durch Anschlag kundgethanen socialen Botschaften gebietet, in musterhafter Weise geregelt werden?

Nachwort.

Ein Jahr ist ins Land gegangen, seitdem die vorstehenden Betrachtungen niedergeschrieben sind. Eine Zeit schwerer wirtschaftlicher Not, damals eben erst leise und vereinzelt sich andeutend, ist inzwischen mit voller Wucht über das deutsche Gewerbsleben hereingebrochen. Allerorten stockt der Warenumsatz und die Arbeit. Einschränkungen der Arbeitszeit und des Arbeitslohnes haben fast allenthalben stattgefunden; in vielen Unternehmungen wurden sogar Teile des Betriebes infolge Arbeitsmangels ganz stillgelegt und Massen von Arbeitern entlassen.

Es ist natürlich, daß auch der Riesenbereich der Eisenbahn, die vor allem vom Verkehr der Produktionsstoffe und der Verbrauchsgüter lebt, deren Transportarbeit durch das Anschwellen und Niederebben von Handel und Wandel im Lande bestimmt wird, die Einflüsse des wirtschaftlich-socialen Notstandes widerspiegelt. Der von der Presse gemeldete Rückgang der Verkehrseinnahmen, die in den ersten 9 Monaten des Jahres 1901 ein Minus von fast 15 Millionen gegenüber denen des Vorjahres aufweisen sollen, giebt eine ungefähre Vorstellung von der Ungunst und Schwierigkeit der Verhältnisse, mit denen auch dieser Betrieb zu kämpfen hat.

Vom Standpunkt der vorliegenden Untersuchung drängt sich da die ernste Frage auf: „Welche Rückwirkungen auf die Arbeitsverhältnisse und die sociale Lage der im Eisenbahnbetriebe angestellten Bediensteten hat dieser wirtschaftliche Umschlag gezeitigt, in welcher Weise hat die Socialpolitik der Eisenbahnverwaltung zu diesem neuen und schweren Problem Stellung genommen?“ Hat doch gerade ein Staatsbetrieb von solcher Mächtigkeit wie das Eisenbahnunternehmen in dieser Not der Zeiten eine sociale Mission zu erfüllen und vorbildlich für die kapitalkräftigen Betriebe der Privatindustrie zu wirken.

Exakte Feststellungen zur Beantwortung der bezeichneten Fragen liegen nicht vor. Die durch die Arbeiterpresse gegangenen Mitteilungen und

Schilderungen aus dem Eisenbahnbereich sind nur mit großer Vorsicht zu benützen. Immerhin lassen sich aus ihnen, dank ihrem häufigen, in ähnlicher Form sich wiederholenden Auftreten, bei genügender Kritik Symptome herausschälen, die für die socialpolitischen Maßnahmen der Betriebsverwaltung charakteristisch sind. So wurden in ziemlich bestimmter Form gleichmäßig aus einer Reihe von Direktionsbezirken Lohnreduktionen, Umwandlung bisheriger Zeitlöhne in knapper bemessene Stücklöhne, Einschränkungen der Arbeitszeit bezw. Einschieben von Feierschichten gemeldet; Mitteilungen über umfangreichere Arbeiterentlassungen hingegen, die auf chronischen Arbeitsmangel zurückzuführen seien, verlauteten erheblich seltener und zumeist in wenig präciser Fassung.

Mit Sicherheit geht aus diesen Nachrichten hervor, daß die Arbeiterschaft des Eisenbahnbetriebs von der herrschenden Krisis jedenfalls in erheblichem Maße berührt und ein Teil des wirtschaftlichen Druckes, der das Staatsunternehmen getroffen hat, auf die schwachen Schultern der im Lohnverhältnis Angestellten abgewälzt worden ist. Mag die Beschränkung der Arbeitszeit trotz Vornahme von Notstandsarbeiten nicht zu umgehen sein, die Reduktion der Löhne deckt sich wohl kaum mit den Anschauungen einer weitsichtigen Socialpolitik, und sie widerspricht vor allem den Grundsätzen der Lohnpolitik, die die Verwaltung proklamiert. Als Rechtfertigungsgrund für die minimale Höhe der von den Eisenbahnbehörden gezahlten Lohnsätze war bisher allgemein das Princip der Lohnstetigkeit angegeben worden: die Eisenbahnverwaltung könne die von der Privatindustrie in Zeiten guter Konjunktur gezahlten Lohnsätze nicht in gleichem Umfange bewilligen, da ihr socialer Pflichtenkreis es ihr verböte, in den Zeiten wirtschaftlichen Rückganges den weichenden Lohntendenzen zu folgen. Nur die Anerkennung dieses Princips, das für die Zukunft sichere Gewähr zu bieten schien, hat vielfach, soweit meine Erfahrungen unter den Bahnern reichen, diese Arbeiterkreise bewogen, sich mit den geringen Lohnsätzen zufrieden zu geben.

Der Vordersatz des Princips wurde strikt durchgeführt. Sollte jetzt der Nachsatz, da die Zeit seiner Erfüllung gekommen, nichts gelten? Nicht nur die erwähnten Mitteilungen der Bahnerpresse, auch direkte amtliche Kundgebungen lassen starke Bedenken in dieser Richtung aufkommen.

In einem vom 4. September 1901 datierten, aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten stammenden Erlasse, den das Berliner Tageblatt veröffentlichte, heißt es nämlich in Bezug auf diese Frage:

„Die Eisenbahnverwaltung kann nicht umhin, wie sie dem Steigen der Arbeitslöhne gefolgt ist, auch beim Sinken der Löhne sich der

allgemeinen Geschäftslage anzuschließen. Es sind die in dieser Beziehung erforderlichen Maßnahmen alsbald zu treffen. Namentlich aber ist den neu eintretenden Arbeitern entsprechend dem Andrange von Arbeitskräften nur ein angemessen ermäßigter Lohn anzubieten."

In demselben Erlaß ist auch von der Einführung des Stücklohnes oder des Prämienverfahrens zwecks Verminderung des Lohnaufwandes die Rede. —

Gewiß ist die Eisenbahnverwaltung mit ihren Löhnen dem allgemeinen Anziehen der Lohnsätze in gewissem Grade gefolgt, sie mußte es, um überhaupt genügend leistungsfähige Arbeitskräfte zu bekommen, wie bei dem Abschnitt „Löhnung" (S. 172 ff.) im Kapitel „Das Arbeiterverhältnis im preußischen Staatsbahnbetriebe" auseinandergesetzt worden. Aber der im Vergleich zu privatindustriellen Verhältnissen bescheidene Grad der Lohnsteigerung und die geringe absolute Höhe der Lohnsätze, die an derselben Stelle nachgewiesen wurde, rechtfertigt die im Erlasse proklamierte Analogie und drum auch die Vornahme von Lohnreduktionen nicht, zumal nicht bei einem Staatsbetrieb, der gerade in diesen schweren Zeiten noch ernstere sociale Verpflichtungen hat als sonst.

Nicht nur bezüglich der Lohnpolitik, auch hinsichtlich der Fragen der Arbeitszeitbeschränkung und Personalreduktion gewährt der angezogene amtliche Erlaß bemerkenswerte Aufschlüsse.

Seine offen ausgesprochene Tendenz ist „eine wesentliche Einschränkung der Ausgaben", und der Geist der Sparsamkeit, der in den voraufgegangenen Blättern so vielfach citiert werden mußte, und der auch die jetzige Notstandspolitik der Eisenbahnverwaltung einzig zu beherrschen scheint, nimmt strengere Formen als je zuvor an; er fordert:

Der Betriebsaufwand sei den seit einem Halbjahr beträchtlich gesunkenen Betriebseinnahmen aus dem Güterverkehr anzupassen: durch Verminderung der Bremsbesetzungen, der Rangierkolonnen, des Güterbodenpersonals bezw. Ergänzung desselben aus der Stationsarbeiterschaft und schließlich durch intensivere Ausnutzung der bisherigen Arbeitskräfte, in dem einen Falle mittelst eines Stücklohn- oder Prämiensystems, in dem andern durch thunlichst einfache Besetzung der Lokomotiven. Die Personalverminderung solle weiter in der Weise bewirkt werden, „daß beim natürlichen Abgang von Personal kein Ersatz eingestellt wird, daß nötigenfalls die Beamten zu anderen Diensten entsprechender Art verwendet werden, das freiwerdende Hilfspersonal aber zu den Bahnunterhaltungs- oder Werkstättenarbeitern zurücktritt".

Die hier kurz angedeuteten Bestimmungen des Erlasses bedürfen be-

züglich ihrer Tendenz keines weiteren Kommentars. Erwünscht wäre es nur, über ihre faktische Ausführung und den Umfang ihrer Wirksamkeit einige Aufklärung zu gewinnen, zumal da der Erlaß teilweise für apokryph erklärt worden und seine Bedeutung also nur an der Hand von Thatsachen sicher zu prüfen ist.

Der soeben erschienene Bericht des Ministers über die Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1900 liefert für die Beurteilung der neuesten Lohnpolitik leider noch keine Unterlagen, indes für die Diskussion der Frage der Arbeitszeit und der Personalziffer gewährt er in den Anlagen 9 und 10, die „die tägliche Dauer des planmäßigen Dienstes und der planmäßigen Ruhetage des Personals" nach dem Stande vom Herbst 1901 verzeichnen, einiges Material.

Ein Vergleich der Gesamtkopfzahl der Betriebsbeamten- und Arbeiterschaft im Herbst der Jahre 1901 und 1900 ergiebt zunächst keine Verminderung der in Frage kommenden Personalziffern, sondern eine Vermehrung derselben von 329 958 auf 333 129, d. h. um etwa 1 %. Es haben von den einzelnen Kategorien zugenommen vor allem die Werkstättenarbeiter (von 48 577 auf 50 095), die Bahn- und Telegraphenunterhaltungsarbeiter (von 63 781 auf 64 885), die Weichensteller (von 25 355 auf 26 029) und das Werkstätten- und Magazinpersonal (von 3776 auf 3968) sowie einige andere Gruppen in ganz unbedeutendem Maße. Dagegen zeigen einen Rückgang in der Kopfzahl, allen voran, das Zugbegleitungspersonal (von 31 243 auf 30 777), ferner die Güterbodenarbeiter (von 15 916 auf 15 770), das Büreaupersonal (von 12 272 auf 12 114) und die Telegraphisten (von 3249 auf 3127). Nahezu auf dem gleichen Stande wie 1900, hier und da wohl um einige Köpfe vermindert, stellen sich die Bahnwärter, Wagenmeister, das Lokomotivpersonal, die Portiers und Bahnsteigschaffner und die Bahnhofsarbeiter dar. Die schroffe Durchführung eines allgemeinen Princips der Personalverminderung ist aus diesen Ziffern keineswegs zu erkennen. Die Reduzierung des Büreau- und Telegraphenpersonals mag eine bewußt durchgeführte sein, der Rückgang der Kopfzahl bei den Zugbegleitungsbediensteten und Güterbodenarbeitern ist fast restlos aus dem natürlichen Abgange und der Versetzung einzelner überzählig gewordener Bediensteter in andere Arbeitszweige oder dem Rückschub in die Strecken- und Werkstattarbeitergruppen, aus denen sie zur Aushilfe übernommen waren, zu erklären. Die Reduktion der Bremsbesetzungen braucht man noch gar nicht einmal heranzuziehen. Gewiß ist zu beachten, daß diese Zahlenangaben sich auf den unbestimmten Termin „Herbst 1901" beziehen, seitdem also unter dem Einflusse der anhaltenden wirtschaftlichen Notlage eine Verschlechterung erfahren haben

können. Diese Befürchtungen dürften jedoch hinfällig werden angesichts der jüngsten Erklärungen der Eisenbahnverwaltung, durch die sie jenen Erlaß vom 4. September in wünschenswerter Weise dahin ergänzt, daß Aushilfsbedienstete und Arbeiter, sofern sie nicht ausdrücklich nur zu vorübergehender Beschäftigung eingestellt worden, „unter keinen Umständen aus dem Eisenbahndienst zu entlassen, vielmehr anderweit in geeigneter Weise zu beschäftigen und überall da zu verwenden seien, wo infolge des natürlichen Abganges von Arbeitskräften Bedarf eintritt“ [1]. Ja, es wird besondere Rücksichtnahme auf die Wohnungslage der Arbeiter bei den Überweisungen an andere Dienststellen angeordnet; und für ihren besonderen Bezirk verfügt die Eisenbahndirektion Berlin, die Deckung des Neubedarfs von Arbeitskräften einheitlich bei der hiesigen „Arbeitsnachweisstelle“ vorzunehmen und solche Arbeiter, die bereits einmal bei der Eisenbahn beschäftigt waren, aber wegen Arbeitsmangel entlassen werden mußten, bei der Einstellung zu bevorzugen.

Nach dieser Richtung scheint also wenigstens die Lage der Eisenbahnbediensteten eine gesicherte: die Verwaltung lehnt es, wenngleich sie Lohnherabsetzungen nicht verschmäht, doch ab, ähnlich wie die meisten Privatbetriebe, ihre Arbeiter in der Zeit der Krisis auf das Pflaster zu setzen.

Es bleibt noch die dritte Frage, die nach der Beschäftigungsdauer des Personals, auf Grund der zahlenmäßigen Zusammenstellungen des Jahresberichts 1900/1 zu erörtern. Sie hängt mit der letztberührten insofern eng zusammen, als eine Aufrechterhaltng des Kopfzahlbestandes bei der allenthalben betonten Verminderung der Arbeit und Beschäftigungsgelegenheit nur durch Einschränkung der Arbeitszeit bezw. Ausdehnung der Ruhepausen und Feierschichten sich ermöglichen lassen kann. Es liegt also Grund zu der erfreulichen Annahme vor, daß das in der vorstehenden Abhandlung noch vielfach betonte Übermaß der Beschäftigungsdauer bei einzelnen Bedienstetenkategorien auf ein Minimum zusammengeschrumpft sein müßte.

Eine eingehende Betrachtung der amtlich mitgeteilten Zahlen für die tägliche Dienstdauer und die planmäßigen Ruhetage des Personals — Zahlen, welche nach der auf S. 61 ff. der Abhandlung erörterten kritischen Methode zu interpretieren sind — fördert jedoch nur teilweis befriedigende Resultate, teilweis sogar eine merkwürdig ungünstige Verschiebung in den Dienst- und Ruheschichten zu Tage.

Was zunächst die Dauer der Dienstschichten, nach dem Betriebsquerschnitt betrachtet, anlangt, so ist gewiß eine nicht unbeträchtliche Ver-

[1] Eisenbahnnachrichtenblatt Nr. 76 vom 25. Oktober 1901.

minderung der 13- bis 16stündigen Schichten zu konstatieren, die namentlich beim Fahrpersonal sich erfreulich bemerkbar macht. Jedoch schließt diese Schichtverkürzung eine Vermehrung der 13- und der 14stündigen Schichten beim Weichenstellerpersonal und bei den Bahn- und Telegraphenarbeitern, sowie der 12—13stündigen Schichten bei den Güterbodenarbeitern nicht aus, und sie wird überdies durch die außerordentliche Vermehrung der 12stündigen oder doch annähernd so langen Schichten fast völlig wett gemacht.

Vor allem aber steht der Verkürzung der übermäßig langen Dienstschichten eine fast ebenso starke Verminderung der kurzfristigen Dienstschichten von 8 und 9 Stunden gegenüber. Die Verschiebung in den verschieden bemessenen Dienstdauerschichten stellt sich ziffernmäßig folgendermaßen dar:

Es hatten durchschnittlich Schichten:

	8—10-stündige	mehr als 10 bis 12-stündige	mehr als 12 bis 14-stündige	mehr als 14 bis 16-stündige
Herbst 1900 Beamte:	4021	18 454	2565	315
Herbst 1901 Beamte:	3750	19 285	2745	249
In Verhältniszahlen:				
Herbst 1900	15,9	72,7	10,15	1,25
Herbst 1901	14,4	74,1	10,55	0,95

Man kann hier füglich nur von einer eigenartigen Ausgleichung der Dienstdauerextreme, keineswegs aber von einer Einschränkung der Arbeitszeit und der Arbeitsmöglichkeit, was die geringfügige Kopfzahlenvermehrung des Personals zunächst vermuten ließ, reden.

Diese eigentümliche Art der Ausgleichung der Dienstschichten, die notwendig zu einer starken Konzentration annähernd gleichlanger Schichten um eine gewisse Normalfrist führt, verdient eine etwas ausführlichere Erörterung im Zusammenhange mit der Veränderung der Kopfzahlen der verschiedenen Arbeitskategorien. Bei den Bahn- und Telegraphenunterhaltungsarbeitern, welche, wie erwähnt, eine ziemlich starke Vermehrung um 1104 Köpfe erfahren haben, konnte dieser Zuwachs doch eine Ausdehnung des langfristigen, mehr als 11- bis 14stündigen Dienstes und eine Umwandlung eines großen Teiles der 8—10stündigen Schichten in 11- und 12-Stundendienst nicht verhindern. Während im Herbst 1900 32 839 8—10stündige und nur 30 442 mehr als 10 bis 13stündige Schichten durchschnittlich geleistet wurden, standen 1901 umgekehrt 31 203 kurzen Schichten 33 669 lange, mehr als 10 bis 14stündige Schichten gegenüber, so daß bei dieser Gruppe wohl von mangelnder Arbeitsgelegenheit und Beschäftigung keine Rede sein

kann und die Zahl der Neueingestellten dem Leistungsbedarf gegenüber eher eine zu kleine als eine überflüssig große genannt werden muß.

Bei einer anderen Bedienstetengruppe, und zwar einer Betriebs**beamten**kategorie, dem Rangiermeisterpersonal, welches ebenfalls eine relativ nicht unbedeutende Vermehrung der Kopfzahl erfahren hat, wiederholen sich ganz ähnliche Verhältnisse. Trotz der Personalvermehrung eine Verschiebung der Dienstschichten von der Gruppe mit kurzer Dauer in der Richtung steigender Langfristigkeit: statt 1291 8—10stündiger Schichten im Herbst 1900 nur 1140 im Herbste 1901; hingegen nur 2338 mehr als 10- bis 14stündige Schichten (1900) gegenüber 2640 (1901). Und fast immer dieselben Verhältnisse mit mehr oder minder ungünstiger Verschiebung bei den übrigen Beamten- und Arbeiterkategorien, mag nun deren Personalziffer eine geringe Vermehrung oder einen absoluten Stillstand aufzuweisen haben, so z. B. bei den Bahnwärtern, den Wagenmeistern, Maschinisten, Maschinenputzern u. a. Selbst bei dem Lokomotivpersonal ist neben der erfreulichen Einschränkung der langfristigen Dienstschichten doch auch eine Verminderung der kurzen, 8—10stündigen Schichten bezw. deren Umwandlung in längere Schichten erfolgt. Die in dem Erlaß vom 4. September angeordnete Reduktion der Doppelbesetzungen der Maschinen, denen die kürzeren Dienstschichten des Lokomotivpersonals entsprechen, kommt vielleicht in diesen Veränderungen der Dienstverteilung bereits zum Ausdruck.

Besonders bezeichnend in dieser Hinsicht ist die Entwickelung der Dienstdauerverhältnisse bei den Bahnhofsarbeitern. Es handelt sich hier nicht um eine qualifizierte Bedienstetengruppe mit begrenztem Arbeitsgebiet, sondern um Leute, die gewohnheitsmäßig zu allen möglichen Dienstleistungen verwendet werden. Ihre Zahl ist im letzten Jahre stehen geblieben: 27 538 (1900) — 27 532 (1901). Das ihnen zufallende Arbeitsmaß scheint dagegen alles eher als kleiner geworden zu sein. Es betrug nämlich die Zahl der Bediensteten, welche eine Dienstdauer aufzuweisen hatten von

	bis 8 Std.	mehr als 8 bis 9 Std.[1]	mehr als 9 bis 10 Std.	mehr als 10 bis 11 Std.	mehr als 11 bis 12 Std.	mehr als 12 bis 13 Std.	mehr als 13 bis 14 Std.	mehr als 14 bis 15 Std.	mehr als 15 bis 16 Std.
Herbst 1900	1069	614	4719	7653	11 850	1147	368	55	63
		6402			20 650			486	
Herbst 1901	911	477	4582	7769	12 220	1182	317	54	20
		5970			21 171			391	

oder in Verhältniszahlen:

	8 bis 10 Std.	über 10 bis 13 Std.	über 13 bis 16 Std.
Herbst 1900:	23,3	75,0	1,7
Herbst 1901:	21,7	76,9	1,4

[1] Es ist früher dargethan worden, daß gewöhnlich die Höchstziffer der amtlich verzeichneten Dienstbemessung der Wirklichkeit entspricht.

Die Zahl der übermäßig langen Dienstschichten ist zwar um 0,3 % zurückgegangen. Dafür aber sind die kurzen Dienstschichten um 1,6 % zurückgedrängt und die fast 11 bis 13stündigen Schichten dafür noch mehr in den Vordergrund getreten als bisher. Auf Arbeitsmangel kann die Stockung des Personalbestandes bei der Bahnhofsarbeiterschaft hiernach kaum zurückgeführt werden. Noch weniger befriedigende Erklärungen lassen sich für die Beobachtungen finden, die die Arbeitszeiten bei denjenigen Bedienstetengruppen, deren Kopfzahl im letzten Jahre in nennenswertem Maße reduziert worden ist, zum Gegenstand haben. Beim Zugbegleitungspersonal ist die Personalziffer um 466 Köpfe gekürzt worden. Es sind nun aber nicht nur die übermäßig langen, mehr als 12stündigen Schichten, vielmehr auch die 8= und 9stündigen Schichten vermindert worden, so daß 1901 fast 600 Beamte weniger im Genuß dieser kurzfristigen Dienstbemessung stehen als 1900.

Macht man schließlich einen Überschlag über die Gesamtveränderungen der Dienstverteilung in den verschiedenen Schichten, so ergiebt sich folgendes Facit:

Es hatten Dienstschichten

Herbst 1900	bis zu 8 Std.	mehr als 8 bis 9 Std.	mehr als 9 bis 10 Std.	mehr als 10 bis 11 Std.	mehr als 11 bis 12 Std.	mehr als 12 bis 13 Std.	mehr als 13 bis 14 Std.	mehr als 14 bis 15 Std.	mehr als 15 bis 16 Std.
Beamte bezw. Arbeiter	28 578	28 235	100 703	73 466	70 288	14 222	8149	3647	2670
Herbst 1901									
Beamte bezw. Arbeiter	27 484	27 934	101 209	77 649	72 306	13 287	7438	3358	2464
In Verhältniszahlen:									
Herbst 1900	8,65	8,55	30,55	22,25	21,3	4,3	2,45	1,15	0,80
Herbst 1901	8,25	8,4	30,4	23,3	21,7	4,0	2,2	1,0	0,75

Der Anteil der übermäßig langen Schichten von fast 13= bis zu 16=stündiger Dauer an der Bewältigung des Eisenbahndienstes ist von 8,7 % auf 7,95 %, um $^{3}/_{4}$ % also eingeschränkt worden. Diese langen Schichten sind meist in 10= bis 12stündige umgewandelt worden. Dafür ist aber auf der anderen Seite auch die Zahl der kurzen, bis zu 10 Stunden bemessenen Schichten um fast ebensoviel — 0,7 % — beschnitten worden, und die mit solchen günstigen Schichten bisher bedachten Beamten haben statt dessen jetzt ebenfalls gegen 10= und 11stündigen Dienst zu leisten. Diese Dienstdauer scheint mehr und mehr bei allen Veränderungen in der Dienstbemessung als Normalschicht zu gelten. So erfreulich solche Ausgleichung bezüglich der übermäßig langen Schichten ist, so bedenklich erscheint eine derartige Abrundung nach oben bei

den bisher kurzbemessenen Schichten, zumal wenn sich dabei eine durchschnittliche Gesamtvermehrung der Dienstdauer des Personals ergiebt.

Ermittelt man nämlich die durchschnittlich auf den Kopf der Bediensteten entfallende Schichtdauer, indem man für jede Stundengruppe die Höchstgrenze als wirkliche Schichtdauer zu Grunde legt, so ergiebt sich für 1901 eine um reichlich eine halbe Stunde längere Durchschnittsschicht als 1900. So roh solche Berechnung natürlich auch ist, eine charakteristische Bedeutung ist ihren Resultaten nicht abzusprechen: und es bestätigt sich hiernach die schon bei der Betrachtung der Einzelgruppen sich aufdrängende Vermutung: die Arbeitszeit des Personals hat keine Verkürzung, sondern eher noch hier und da eine Verlängerung erfahren. Der Stillstand in der Vermehrung bezw. die Einschränkung des Personalbedarfs ist weniger wegen verminderter Beschäftigungsmöglichkeit, als aus Ersparnisrücksichten erfolgt, die von der Anschauung ausgehen, daß durch intensivere Ausnutzung der Arbeitskraft der Bediensteten das wachsende Maß der Leistungen bei gleichem, ja selbst gekürztem Personalbestande erzielt werden könne und müsse.

Daß eine solche intensivere Ausnutzung, wie sie in dem oben angezogenen Erlasse ausdrücklich gefordert wird, erfolgt, beweisen vielleicht noch deutlicher als die bisher erörterten Zahlen für die Dienstdauer, die Angaben über die Ruhebemessung, die Dienstbefreiungen des Personals. Die Zahlen in Anlage 10 des Betriebsberichts von 1900 und 1901 ermöglichen folgenden Vergleich:

Dienstklassen		Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter	Gesamtzahl der Dienstbefreiungen von mindestens 18stündiger Dauer im Laufe eines Kalendermonats	pro Kopf
Zugbegleitungspersonal	1900:	31 243	121 672	3,9
	1901:	30 777	119 595	3,9
Lokomotivpersonal	1900:	26 284	170 896	6,5
	1901:	26 365	156 896	5,95
Güterbodenarbeiter	1900:	15 916	38 874	2,44
	1901:	15 770	36 282	2,3
Gesamtpersonal	1900:	217 600	709 816	3,26
	1901:	218 149	695 619	3,18

Das dem Personal gewährte Maß von größeren Ruhepausen und Dienstbefreiungen[1] ist also im Laufe des letzten Jahres verkürzt worden, am schärfsten bei den Güterbodenarbeitern und beim Lokomotivpersonal. Während beim Zugbegleitungspersonal die Verlängerung der bisher 8- und 9stündigen Dienstschichten, wohl infolge der nicht unbeträchtlichen Reduktion

[1] Vgl. zur Erläuterung die Ausführungen auf S. 53.

der Kopfzahl, keinerlei Äquivalent in einer günstigeren Ruhebemessung erhielt, ist bei den Güterbodenarbeitern sogar trotz der anscheinenden Arbeitsabnahme, auf die die Verminderung des Personals hinweist, eine schärfere Beanspruchung der im Dienst verbliebenen Mannschaften erfolgt. Dem Lokomotivpersonal aber ist die monatliche Ruhedauer gar um eine halbe Feierschicht beschnitten worden, was angesichts der oben bereits berührten Einschränkung der Doppelbesetzungen von Maschinen und dementsprechend ausgedehnter Heranziehung der Einzelmannschaft leicht verständlich ist.

Die Frage nach der Notwendigkeit solcher Einschränkungen und der intensiveren Beanspruchung der Arbeitskräfte des Personals ist damit freilich noch keineswegs in einem befriedigenden Sinne beantwortet: Ersparnisrücksichten sind kein zureichender Grund für den Socialpolitiker. —

Ich habe in der voraufgehenden Abhandlung dargethan, in welch bedenklicher Weise das Sparprincip der Verwaltung einzelne Momente der socialen Frage des Eisenbahnbetriebes bereits unter normalen Verhältnissen bei günstigen Wirtschaftskonjunkturen zu beeinflussen geeignet ist: bei der Behebung der Schwierigkeiten aber, die ein wirtschaftlicher Notstand über die Arbeiterschaft verhängt, sollte es doch ganz aus dem Spiele bleiben. Intensivere Ausnutzung der Arbeitskräfte heißt die drohende Beschäftigungslosigkeit verschärfen und muß zu Arbeiterentlassungen großen Stiles treiben. Das aber bisher vermieden zu haben gilt ja als ein sociales Verdienst des staatlichen Eisenbahnbetriebes, und er hat allen Grund, mit derartigen Ruhmestiteln haushälterisch umzugehen.

Januar 1902.

Die

Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten der Düsseldorfer Straßenbahn.

Von

Paul Mombert.

Die Düsseldorfer Trambahnlinien gehörten bis 1892 der Düsseldorfer Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, wurden dann von der Stadt angekauft und an einen privaten Unternehmer verpachtet. Am 1. Juli 1899 übernahm die Elektricitäts-Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. Nürnberg, welche mit Umwandlung des Pferdebahnbetriebs in elektrischen Betrieb beauftragt worden war, den Betrieb während der Umwandlungszeit. Seit dem 1. Juli 1900 werden die Bahnen von der Stadt Düsseldorf in eigener Regie betrieben; sämtliche Linien gehören der Stadt, mit Ausnahme einiger Kleinbahnen, die in die Stadt münden.

Im folgenden werden nur die Arbeits- und Lohnverhältnisse bei den Linien behandelt, welche die Stadt in eigener Regie betreibt.

Die Darstellung selbst beruht nicht auf eigener Anschauung, sondern auf Materialien, die dem Verf. von der Stadtverwaltung in dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt wurden. Dem Verf. lagen dabei vor: schriftliche Mitteilungen von seiten der Stadtverwaltung, eine im Druck vorliegende Erhebung, welche die Stadt Düsseldorf im April 1900 über die Lage der von ihr beschäftigten Arbeiter vorgenommen hatte, in der auch die Arbeitsverhältnisse der Trambahnangestellten eine eingehende Behandlung fanden; ferner das Statut der Betriebskrankenkasse der Straßenbahnen, die „Arbeitsordnung für die in den Reparatur- und Bauwerkstätten der Straßenbahn“ beschäftigten Arbeiter, die „Bestimmungen für die Einstellung und Beschäftigung des Betriebsarbeiterpersonals bei den Straßenbahnen“, die Anstellungsbedingungen und Dienstvorschriften für das Fahrpersonal, die Dienstordnung für die Signalwärter und Weichensteller, und die Grundsätze für die Invaliden und Hinterbliebenenversorgung der städtischen Angestellten und Arbeiter.

Die Erhebung vom April 1900, auf die wir zunächst eingehen, behandelt die Angestellten der Linien, deren Übergang in den Regiebetrieb der Stadt für 1. Juli 1900 projektiert war, sie spiegelt also die Verhältnisse wieder, wie sie herrschten, solange sie noch als Privatunternehmen

betrieben wurden, während alle jene Arbeitsordnungen und Dienstvorschriften, die oben erwähnt sind, bereits unter der Verwaltung der Stadt erlassen wurden. Die Erhebung, bei der leider die einzelnen Arbeiterkategorien nicht getrennt behandelt wurden, erstreckte sich über 356 Angestellte; voll arbeitsfähig von ihnen waren noch 355. Es standen in einem Alter von

20 Jahren und weniger	19	Arbeiter,
20—25 Jahren	71	"
25—30 "	117	"
30—35 "	72	"
35—40 "	32	"
40—45 "	17	"
45—50 "	11	"
50—55 "	6	"
55—60 "	6	"
60—65 "	4	"
65—70 "	1	"
	356	Arbeiter.

An Lohn bezogen

Mk. 1,25—1,50	1	Arbeiter	Mk. 3,70	24	Arbeiter
" 2,00—2,25	1	"	" 3,80	10	"
" 2,25—2,50	5	"	" 3,90	2	"
" 3,00	69	"	" 4,00	11	"
" 3,10	21	"	" 4,25	2	"
" 3,20	27	"	" 4,50	7	"
" 3,30	19	"	" 5,00	4	"
" 3,40	36	"	" 5,50	1	"
" 3,50	86	"	" 6,00	1	"
" 3,60	27	"	" 6,50	1	"
			" 9,40	1	"

In diese Erhebung sind, wie die hohen Löhne gegen Schluß der Tabelle zeigen, anscheinend auch Beamte einbezogen worden; hierdurch ist auch der hohe Durchschnittslohn von täglich 3,44 Mk. bei einer täglich gezahlten Gesamtlohnsumme von 1224,05 Mk. erklärlich, zu dem jene Erhebung kommt. Ein klareres Bild der Lohnverhältnisse, wenigstens von dem Gros der Angestellten, den Führern und Schaffnern giebt die neue Dienstordnung vom 1. Januar 1901. Sie bestimmt in ihrem § 13:

Während der ersten 3 Tage der Lehrzeit („sie dauert in der Regel 14 Tage") erhalten die Anwärter keinen Lohn, vom 4. Tage an bis zur Beendigung der Lehrzeit erhalten die Anwärter auf einem Schaffnerposten täglich 3,— Mk., diejenigen auf einem Führerposten täglich 3,50 Mk.

Von dem Tage ab, an welchem sie selbständig fahren, erhalten die

Schaffner einen Anfangslohn von 3,— Mk., die Führer einen solchen von 3,50 Mk.

Dieser Tagelohn steigt im zweiten Dienstjahre bei den Schaffnern auf 3,30 Mk. und bei den Führern auf 3,80 Mk. und alsdann von Jahr zu Jahr um je 10 Pfg. bis zum Höchsttagelohne von 4,— Mk. bei den Schaffnern und 4,50[1] Mk. bei den Führern."

Jener Erhebung können wir noch eine Reihe von Daten entnehmen, durch welche die wirtschaftlichen Verhältnisse der Angestellten noch etwas besser beleuchtet werden. 200 der Angestellten waren verheiratet, von deren 200 Ehefrauen waren 3 erwerbsthätig; diese 200 Verheirateten hatten 416 Kinder, darunter 239 unter 14 Jahren; ein grelles Licht auf ihre wirtschaftliche Lage wirft die Thatsache, daß diese 356 Angestellten, abgesehen von ihren Frauen und Kindern, noch 155 sonstige Angehörige zu ernähren hatten. Als im Besitze eines Privatvermögens hatten sich 9 angegeben, 2 befanden sich in einer Lebensversicherung, 5 hatten Anspruch auf Rentenbezug. Auch über die gezahlten Mietpreise erhält die Erhebung Angaben; zu bedauern ist auch hier wieder das dabei eingeschlagene summarische Verfahren, das in keiner Weise einen Unterschied zwischen Verheirateten und ledigen Arbeitern macht. Es zahlen an Miete monatlich:

10—15	Mk. . .	175	Angestellte,
16—20	" . .	73	"
21—25	" . .	47	"
26—30	" . .	31	"
31—35	" . .	12	"
36—40	" . .	11	"
über 40	" . .	7	"

Dem Fahrpersonal wird für die freien Tage voller Tagelohn gewährt, während die Reservetage entsprechend der Arbeitsleistung bezahlt werden; der Fahrbedienstete kann für solche Zeit keinen Lohn beanspruchen, in der er durch einen in seiner Person liegenden Grund an dem Dienste gehindert worden ist, auch wenn die Versäumnis entschuldbar und von kurzer Dauer war. Die Löhnung findet 14tägig am 4. und 19. eines jeden Monats statt; fallen diese Tage auf Sonn- oder Feiertage, dann an dem vorhergehenden Tage.

Den Fahrbediensteten steht für jeden Tag des Monats, an welchem sie den Tagelohn, ein Vielfaches oder einen Bruchteil desselben erhalten,

---

[1] In der Dienstordnung steht 5,50 Mk., doch dürfte dies ein Druckfehler sein; denn es ist nicht anzunehmen, daß die anfängliche Lohndifferenz von 50 Pf. sich mit zunehmender Dienstzeit auf 1,50 Mk. auswachsen sollte.

17 Pfg. Kleidergeld zu; diese Kleidergelder werden nicht bar ausbezahlt, sondern gutgeschrieben und gegen die Anschaffung der Uniformstücke, die den Angestellten von der Direktion zum Selbstkostenpreise geliefert werden, aufgerechnet. Die etwaigen Überschüsse an Kleidergeldern werden jährlich auf den Namen des betreffenden Schaffners oder Führers zinsbar bei der städtischen Sparkasse angelegt.

Angestellt werden nur Personen, die über 20 Jahre alt sind und sich durch Vorlage einer Bescheinigung eines Arztes der Betriebskrankenkasse als vollständig gesund ausweisen; auf beiden Seiten besteht eine 14tägige Kündigungsfrist; sie fällt fort aus einer Reihe von ausdrücklich angeführten Gründen: während der Lehrzeit (14 Tage) kann von beiden Seiten das Dienstverhältnis ohne Kündigungsfrist gelöst werden. Bei Beschwerden oder Wünschen der Angestellten ist die oberste Instanz der Oberbürgermeister, aber nur durch Vermittlung der Direktion. Auch Ansätze, wenn auch noch recht schwache, zu einem Arbeiterausschuß finden sich; § 5 der Dienstvorschriften enthält nämlich folgende Bestimmung:

„Um periodisch, jedoch höchstens halbjährlich dienstliche Angelegenheiten, Beschwerden und Wünsche der Direktion vorzutragen, wird eine Kommission, bestehend aus 3 Schaffnern und 3 Führern, welche vom Personal selbst zu wählen sind, gebildet."

Die Zahl der täglichen Dienststunden, den Beginn und das Ende der täglichen Dienstzeit bestimmt die Direktion nach ihrem Ermessen mit der Maßgabe, daß das Personal in der Regel monatlich auf den verschiedenen Linien zu wechseln hat. Die Dienstzeit soll jedoch täglich höchstens 11 Arbeitsstunden betragen, einschließlich des Aufenthalts an den Endstationen, aber ausschließlich der Pausen. In der Regel erhalten die Schaffner und Führer im Monat je drei Tage frei und zwar derart, daß ihnen der Reihe nach innerhalb der freien Tage ein freier Sonntag gewährt wird.

Zuspätkommen zum Dienst wird nach Ermessen der Direktion mit einer Ordnungsstrafe belegt; bei mehr als ¹/₄stündiger Verspätung kann der Bedienstete für den betreffenden Arbeitstag überhaupt zurückgewiesen werden; wer in einer Woche 3mal zu spät kommt, kann sofort entlassen werden; ebenso kann dies stattfinden, wenn mehrere Wochen hintereinander an dem Sonn-, Feiertagen und anderen freien Tagen folgenden Arbeitstage wiederholt Dienstversäumnis stattfindet.

Als Garantie für ihre „gute und ehrenhafte Führung" haben die Schaffner eine Dienstkaution von 75 Mk., die Führer eine solche von 50 Mk. in Form eines Sparkassenbuchs der Direktion zu hinterlegen.

Bei einer Reihe von ausdrücklich namhaft gemachten Fällen kann die

Dienstkaution von der Direktion als Vertragsstrafe nach ihrem Ermessen ganz oder zum Teil eingezogen werden, „wenn der Schaffner oder Führer sich einer Veruntreuung oder des Versuchs einer solchen schuldig macht, unbekümmert um die Höhe des Betrages". Bei Verstößen gegen die Anstellungsbestimmungen tritt eine Geldstrafe bis zur Hälfte des durchschnittlichen Tagesarbeitsverdienstes ein, bei Thätlichkeiten gegen Mitbedienstete, Verstößen gegen die guten Sitten und gegen die zur Sicherung eines gefahrlosen Betriebes getroffenen Vorschriften kann eine Geldstrafe bis zum vollen Betrage des durchschnittlichen Tagesarbeitsverdienstes und sofortige Entlassung stattfinden. Ein Anspruch auf Urlaub besteht nicht; seine Gewährung liegt im Ermessen der Direktion.

Die Bestimmungen für die Einstellung und Beschäftigung des Betriebsarbeiterpersonals sind ähnliche: von abweichenden Bestimmungen sind zu erwähnen:

Die Tagesarbeitszeit beträgt hier 12 Stunden mit 2stündiger Arbeitspause, und zwar Vormittags $1/2$ Stunde von $8-8^1/_2$, Mittags $1^1/_2$ Std. von 12 bis $1^1/_2$ Uhr.

Bei Nachtschichten darf die Arbeitszeit höchstens 10 Stunden mit 1stündiger Pause betragen; zuspätkommen bis zu 15 Minuten wird mit 10 Pfg., bis zu 30 Minnten mit 20 Pfg. Ordnungsstrafe belegt; bei größeren und häufiger vorkommenden Verspätungen gelten dieselben Vorschriften wie beim Fahrpersonal; Überstunden werden mit $1/10$ des Tagelohnes vergütet, außergewöhnliche Nachtarbeiten jedoch mit dem $1^1/_4$fachen des Tagelohnes.

Alle bei den Straßenbahnen beschäftigten Personen gehören der Betriebskrankenkasse der Straßenbahnen der Stadt Düsseldorf an, soweit das Krankenkassengesetz nicht Ausnahmen zuläßt. „Die Krankenkasse gewährt u. a. im Falle der Erwerbsunfähigkeit vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung ab für jeden Kalendertag, einschließlich der Sonn- und Festtage, ein Krankengeld in der Höhe der Hälfte des wirklichen Arbeitsverdienstes des Versicherten, soweit derselbe 4 Mk. für den Arbeitstag nicht übersteigt." „Die Krankenunterstützung wird für die Dauer der Krankheit gewährt; sie endet spätestens mit dem Ablauf eines Jahres nach Beginn der Krankheit."

In den ersten 6 Monaten der Mitgliedschaft endet die Krankenunterstützung spätestens mit der 13. Woche. Krankenunterstützung an Familienangehörige werden nicht gewährt. Für den Todesfall eines Mitglieds gewährt die Kasse ein Sterbegeld im 40fachen Betrage des für die Bemessung des Krankengeldes maßgebenden wirklichen Arbeitsverdienstes; beim Tode der Ehefrau eines Mitglieds wird, falls diese nicht selbst dem Versicherungs-

zwang unterliegt, $^2/_8$ des für das Mitglied festgesetzten Sterbegeldes gezahlt. Beim Tode eines Kindes unter 4 Jahren wird $^1/_{10}$, bei einem Kinde unter 14 Jahren $^1/_5$ des für das Mitglied festgesetzten Sterbegeldes bezahlt.

Am 10. Juli 1900 wurde in Düsseldorf für die städtischen Angestellten und Arbeiter eine Invaliden- und Hinterbliebenenversorgung beschlossen, von der auch die Trambahnbediensteten betroffen werden.

Voraussetzung ist eine mindestens 10jährige Dienstzeit und die Annahme als ständiger Arbeiter; nach 10 jähriger Dienstzeit beträgt das Invalidengeld 25 % des letzten Diensteinkommens, und steigt mit jährlich 1% bis zum Höchstbetrage von 65 %. Der Mindestbetrag ist 300 Mk. jährlich.

Das Witwengeld beträgt 50 % des Invalidengeldes des Mannes, das Waisengeld (für Voll- oder Halbwaisen) 15 % des Invalidengeldes zahlbar bis zum vollendeten 14. Lebensjahre; das Waisengeld für mehrere Kinder darf 50 % des Invalidengeldes nicht übersteigen.

Über die Zubilligung von Invaliden-, Witwen- und Waisengeld beschließt in jedem einzelnen Falle die Finanzkommission. Die Bewilligung ist widerruflich, eine Beitragspflicht der Angestellten besteht nicht. „Auf die zu gewährenden Renten kommen die auf Grund der Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung, sowie etwaige andere aus Mitteln des Reichs oder anderer Verbände verfallenden Renten, in Anrechnung und Abzug."

Das Droschkenwesen zu Frankfurt a. M.[1]

[1] Die Sammlung des Materials, welches dieser Arbeit zu Grunde liegt, hat Herr Polizeikommissar Ewald zu Frankfurt a. M. besorgt. Die Bearbeitung desselben stammt von Herrn Handwerkskammersekretär Dietrich in Reutlingen.

1. Entwicklung.

Im Jahre 1849 verlieh die Stadt dem Lohnkutscher Keßler das Recht, Droschken zu halten, und zwar wurde er verpflichtet, 50 ordnungsmäßige Wagen in Betrieb zu setzen. Ende 1863 wurde dieses Monopol aufgehoben und Keßler mit 25 000 Gulden entschädigt. Die Konzession sollte nun jedem erteilt werden, der in der Lage war, drei Droschken zu stellen und 50 Gulden Kaution zu leisten. Übrigens wurden die neuen Droschkenhalter zur Deckung jener Entschädigungssumme herangezogen, in der Weise, daß eine sogen. Konzessionsgebühr als Jahresabgabe an das Polizeiamt zu zahlen war, die anfangs 20 Gulden betrug, 1864 auf 10 Gulden, 1882 auf 10 Mk. und später auf 5 Mk. herabgesetzt wurde. Bei diesem Betrag ist es bis heute geblieben, trotz der Bemühungen der Droschkenbesitzer um Aufhebung, die um so mehr gerechtfertigt erscheint, als eine Gebühr dieser Art von keiner andern deutschen Stadt erhoben wird.

Die genaue Regelung des Droschkenwesens — durch polizeiliche Vorschriften über Wagen, Pferde, Geschirre, Uniform der Führer, über die Pflichten der Besitzer u. s. w. — erfolgte zuerst im Jahre 1859; die heute noch gültige Verordnung stammt vom 6. Juni 1890 (diejenige für die Taxameterwagen vom 3. Juni 1899).

In Betrieb standen:

1849	53	numerierte	Droschken	gewöhnlicher	Art,
1859	150	„	„	„	„
1869	300	„	„	„	„
1879	410	„	„	„	„
1889	359	„	„	„	„
1899/1900	359	„	„	„	„

Bis Ende der siebziger Jahre gab es außerdem eine Anzahl nummerloser, sogen. Thor- oder wilder Droschken (1849: 50, 1879: 23). Sie hatten ihre Warteplätze nur an den Thoren, waren keinem Reglement unterworfen, ihre Führer trugen keine Uniform. —

Besonders lehrreich erscheint eine Übersicht über die Verteilung des Droschkenbesitzes in den Jahren 1889 und 1899. Es hielten:

je 9	Droschken	1889:	1,	1899:	—	Konzessionär,
„ 7	„	„	1,	„	1	„
„ 6	„	„	5,	„	1	„
„ 5	„	„	6,	„	4	„
„ 4	„	„	3,	„	3	„
„ 3	„	„	13,	„	12	„
„ 2	„	„	13,	„	14	„
„ 1	„	„	206,	„	250	„

Aus den beiden kleinen Tabellen geht zunächst hervor, daß sich die Zahl der Droschken bis Ende der siebziger Jahre stetig vermehrt hat, z. B. im Jahre 1879 — die Thordroschken mit gerechnet — bis auf 433 gestiegen ist. Nun aber, mit dem Aufkommen der Straßenbahnen, nimmt die Zahl ab; sie sinkt z. B. 1889 bis auf 359. Heute zwar (1899/1900) ist der Bestand etwas größer; er ist es jedoch nur dadurch geworden, daß 35 Taxameter-Droschken hinzugekommen sind (Frühjahr 1898). Sieht man von letzteren ab, so weisen also die beiden Jahre 1889 und 1899 den gleichen Bestand auf. Aber er ist verschieden verteilt: dort mehr größere oder mittlere, hier bedeutend, um nahezu 25 % mehr kleinste Betriebe. Die höchste Zahl der von einem Unternehmer gestellten Wagen war 1889 noch 9, 1899 nur noch 7; 6 Wagen fanden sich 1889 bei 5 Unternehmern, 1899 nur noch bei einem. Dagegen ist die Zahl derjenigen, welche nicht mehr als eine Droschke besitzen, von 206 auf 250[1] gestiegen.

Welches sind die Ursachen dieser Entwickelung, dieser Abnahme der mittleren und Zunahme der kleinsten Betriebe?[2] — Pferde und Wagen können nach Ableben des Betriebsinhabers unter mehrere Söhne oder andere Erben verteilt worden sein. Oder der eine und andere hat sein Geschäft aus irgendwelchen persönlichen Gründen verkauft, und zwar wieder teilweise, etwa an seine Kutscher. Manchen mag auch die rasch fortschreitende Ausdehnung des Straßenbahnnetzes zum Verkauf (an mehrere kleinste Unternehmer) bewogen haben. Im ganzen erscheint die Entwicklung sehr be-

[1] 1899 fuhren im ganzen nur 223 Besitzer ihre Droschken selbst; es scheinen also von den kleinsten Betrieben verhältnismäßig viele Nebenbetriebe zu sein (vorausgesetzt, daß die Inhaber nicht Frauen sind).

[2] Wir können leider nur Vermutungen aussprechen, da uns Erhebungen oder Berichte über die früheren Verhältnisse, z. B. vor 10 oder 20 Jahren, gänzlich fehlen. So läßt sich auch nicht ohne weiteres behaupten, daß der bedeutende Rückgang in dem Jahrzehnt 1879/89 (von 433 auf 359 Droschken) einzig mit der Ausbreitung des Straßenbahnnetzes zu erklären sei.

greiflich. Denn offenbar ist im Droschkenwesen der kleinste Betrieb — bei welchem Besitzer und Führer eins sind — der vorteilhafteste; man könnte fast sagen: der eigentlich naturgemäße. Andernfalls hängt der Besitzer ganz vom guten Willen und Redlichkeitssinn seines Kutschers ab. Dieser ist ja der Einnehmer, und niemand als er selbst weiß, wieviel er den Tag über eingenommen. Er kann — wenn er eine Droschke gewöhnlicher (alter) Art fährt — seinen Arbeitgeber täuschen, soviel er will; selten läuft er Gefahr, wegen Unterschlagung gefaßt zu werden.

Allerdings könnte man auch vermuten: die mittleren Betriebe nehmen ab, weil sie sich nicht lohnen. Oder nicht mehr lohnen? Früher hätten sie sich gelohnt? Man mag das zugeben, obwohl genügende Beweise fehlen.

Und Großbetriebe mit gewöhnlichen Droschken giebt es überhaupt nicht, dagegen solche mit Taxameterwagen. Zu letzteren dürfen — laut Verordnung — „nur Mylords und Koupees in eleganter Ausstattung verwendet werden", also Wagen, wie sie sich die kleinen Droschkenhalter, die selbst fahren, schon gar nicht anschaffen könnten oder möchten; jene 35 werden denn auch von nur zwei Unternehmern gestellt. —

Es mögen hier noch einige Angaben über den heutigen Gesamtbestand an Pferden und Wagen folgen. „Für jede Droschke müssen — verlangt die Verordnung — zwei kräftige, zum Dienst geschickte, von schädlichen Fehlern freie Pferde vorhanden sein, welche ein lebhaftes Gangwerk haben und gut eingefahren sind." Demnach würden rund 790 Droschkenpferde vorhanden sein. Die Gesamtzahl der Wagen wird auf 720 angegeben; darunter finden sich wohl viele ältere, die garnicht oder nur aushilfsweise benutzt, ferner solche, die nicht im öffentlichen Droschkendienst verwendet werden (s. S. 296). Letzterer beansprucht nur rund 400. Das z. Z. in Pferden, Wagen, Geschirren und Dienstkleidungen festgelegte Kapital wird auf 1,1 Million Mk. geschätzt.

2. Die beschäftigten Personen.

Genaue Angaben über die Zahl der Personen, welche gegenwärtig im Frankfurter Droschkenwesen thätig sind, liegen nicht vor. Für den gewöhnlichen Tagesdienst sind (nach dem Nummernbestand) 394 Fahrer erforderlich; Roßwärter giebt es 24. Dazu kommen die Betriebsinhaber, welche nicht selbst fahren, und wohl einige wenige Schreiber oder Buchhalter und Hausknechte. Ferner sind zu rechnen die „Reservemänner": für die Tag und Nacht in Dienst gestellten Wagen, oder als Vertreter der selbst fahrenden Besitzer oder der ständigen Kutscher. Die Gesamtzahl der beschäftigten Personen dürfte demnach auf 600 zu schätzen sein. —

Die Droschkenbesitzer, die zugleich Fahrer sind — sie bilden, wie bereits im vorigen Abschnitt gezeigt worden, die große Mehrzahl — unterscheiden sich kaum von den angestellten Kutschern, stehen mit diesen in wirtschaftlicher und socialer Hinsicht ungefähr auf der gleichen Stufe. Auch ihre Herkunft ist dieselbe; haben sie das Gewerbe nicht vom Vater ererbt oder erlernt — was meistens der Fall ist — so stammen sie entweder vom Lande, oder es sind ehemalige Handwerker, auch kleine Kaufleute. —

Die Behörde stellt an die Droschkenführer ziemlich große Ansprüche. Das Recht zur Führung einer Droschke, d. h. der Fahrschein wird nur Personen erteilt, welche 1. „körperlich tüchtig sind", 2. nachgewiesen haben, daß sie „ausreichende Kenntnis im Fahren und in der Pflege der Pferde" besitzen, mit den Bestimmungen der Polizeiverordnung und den „sonstigen Bestimmungen über den Fahrverkehr" vertraut, sowie ortskundig sind, 3. „vermöge ihrer bisherigen Führung die Gewähr eines ordnungsmäßigen Verhaltens im Droschkendienst bieten". Weiterhin fällt besonders ins Gewicht, daß die Droschkenführer verpflichtet sind, eine im einzelnen genau vorgeschriebene Uniform zu tragen und eine gute („richtig gehende") Taschenuhr zu besitzen. Der Droschkenführer (oder -besitzer) ist also genötigt, für gewisse Bedarfsgegenstände erheblich mehr aufzuwenden, als mancher andere mit demselben oder weniger niedrigem Einkommen.

Doch muß sich der angestellte Droschkenführer die Dienstkleidung (außer Hosen und Stiefel) nicht selbst beschaffen; er erhält sie von seinem Arbeitgeber, obwohl das Dienstverhältnis ein lockeres ist, Kündigungsfrist in der Regel nicht besteht. Aber es wird wenig gewechselt, weil Dienstzeit und Einkommen in allen Droschkenbetrieben gleich sind.

3. Dienstzeit und Verdienst.

Der gewöhnliche Tagesdienst einer Droschke erstreckt sich auf 13 Stunden. Nach § 18 der Verordnung müssen die ungeraden Nummern von 7—1 oder 3—10 Uhr, die geraden von 8—3 und 5—11 Uhr zur Verfügung stehen, und zwar zunächst auf den bestimmten Halteplätzen. Jeder Droschkenführer empfängt, als Anhang zu seinem Fahrschein, ein Verzeichnis dieser Halteplätze, in welchem auch angegeben ist, wie die Droschken auf die einzelnen Plätze verteilt sind, und wie sie sich aufzustellen haben. Die freien, nicht weiter belegten Droschken müssen an den nächstgelegenen, nicht voll besetzten Halteplätzen auffahren. In den Straßen umherzufahren in der Absicht, Fahrgäste zu erlangen, ist nicht gestattet. Ferner bestimmt die Verordnung, daß die Droschkenbesitzer verpflichtet sind, ihre Wagen je am

zweiten Tage 12 Stunden nacheinander — entweder von nachts 1 bis mittags 1 Uhr oder umgekehrt — zum Eisenbahndienst zu stellen. Thatsächlich jedoch wird diese Bestimmung ihrem Wortlaut nach nicht durchgeführt, sondern das „Kommissariat für das öffentliche Fuhrwesen" kommandiert die Droschken wöchentlich in bestimmtem Wechsel zum Bahnhofsdienst; Vertretung einer dieser Droschken durch eine andere derselben Gattung ist zulässig. In welchem Maße eine Eisenbahndroschke in Anspruch genommen werden kann, erhellt aus einer uns vorliegenden Liste über vierwöchige Dienstzeit (29. Juli bis 25. August). Darnach war die Droschke an 20 (von 28) Tagen 16—$18^{1}/_{2}$ und nur an 2 Tagen 13—$13^{1}/_{2}$ Stunden in Betrieb. Am 29. Juli z. B. begann der Dienst früh 5^{40} und endete abends 10^{50}; am 30. endete er um dieselbe Zeit, begann aber erst 9^{45} vormittags. Am 10. und 11. August dauerte er von früh 5 Uhr bis abends 8^{49}, am 5. August von 5—11^{26} nachts, am 14. von 9^{45} vormittags bis 3^{33} nachts. In einer Woche, am Ostbahnhof, erstreckte sich der Dienst für alle Tage gleichmäßig auf die Zeit von 5^{37} früh bis 12^{08} nachts. Allerdings ist nicht an ununterbrochenen Dienst zu denken; es ergaben sich Pausen zum Einnehmen des Frühstücks, Mittag- und Abendessens (gegen 7, 10, 12, $2^{1}/_{2}$, $6^{1}/_{2}$, $7^{1}/_{2}$ Uhr).

Für die Nachtfahrten von den Warteplätzen aus hält sich eine genügende Anzahl Droschken freiwillig bereit; solche Wagen bedürfen selbstverständlich zweier Führer, von denen der eine den Tages-, der andere den Nachtdienst versieht. Es muß sich also ein Betriebsinhaber, der nur über eine Droschke verfügt, aber doch Tag und Nacht fahren will, einen Kutscher oder den früher erwähnten Ersatzmann halten. —

Der Verdienst nun hängt zunächst von der Höhe der amtlich festgesetzten Taxen ab. In der Regel werden (in Frankfurt) die Fahrten als „Tourenfahrten" behandelt, für die je nach der Entfernung die Taxen bestimmt sind. Unter einer solchen Tourfahrt versteht die Verordnung „eine direkte, ununterbrochene Fahrt auf kürzestem Wege zwischen zwei im Tarif bezeichneten Punkten". Es ist z. B. zu bezahlen: für eine Fahrt zwischen zwei Punkten der Frankfurter Zonengrenze oder Bockenheims 0,60 (0,80) [1] Mk., von einem Punkte innerhalb der Zonengrenze nach den nördlichen Friedhöfen 0,80 (1,—), nach dem außerhalb der Zonengrenze liegenden alten Teile Bornheims 1,— (1,20), nach dem Forsthaus 2,— (2,40), nach Offenbach 2,20 bis 2,60 (2,80 bis 3,40), nach Bonames, Höchst, Niederursel, Schwanheim 4,30 (5,—) Mk. Die kürzeste Tourfahrt scheint einer Zeitfahrt

[1] Der erste Satz gilt für 1—2, der zweite für 3—4 Personen.

von 15 Min. Dauer zu entsprechen[1]. Wünscht es nämlich der Fahrgast ausdrücklich, so tritt Berechnung nach Zeit ein, und zwar ist z. B. zu zahlen: für 15 Min.[2] Fahrtdauer 0,60 (0,80), für 30 Min. 1,— (1,20), für 60 Min. 1,80 (2,—), 2 Std. 3,30 (3,80), 3 Std. 4,80 (5,60) Mk. Für Fahrten zwischen 11 Uhr abends und 6 Uhr morgens gelten die doppelten Beträge.

Auch die leere Rückfahrt der Droschken ist in gewissen Fällen zu bezahlen: nämlich die Hälfte der gültigen Tourtaxe dann, wenn die Fahrt nach einem Punkte außerhalb der Frankfurter Zonengrenze geht und die Hinfahrt nach der Zeit berechnet wird. Dagegen bleiben von der Anfahrt- und Wartezeit 5 Min. unberechnet. — Erhöht werden die Taxen durch die Zuschläge, welche der Führer zu fordern berechtigt ist: für eine Fahrt vom Bahnhof, eine vorausbestellte Fahrt, einen Koffer u. dgl., einen Hund; der Zuschlag beträgt in allen diesen Fällen 20 Pf.

Für die Taxameterdroschken sind über doppelt so hohe (Zeit- oder Weg-) Sätze eingeführt worden. 1 oder 2 Personen z. B. zahlen: innerhalb der Zonengrenze für 800 m Fahrstrecke 50 Pf., für je 400 m mehr 10 Pf.; außerhalb der Zonengrenze werden dieselben Sätze schon für 600 und 300 und nachts für 400 und 200 m gefordert. Die Wartezeit ist voll zu bezahlen (4 Min. = 10 Pf., 1 Stde. = 1,50 Mk.); die Zuschlagtaxe beträgt 25 Pf. —

Bemerkenswert ist noch, daß die Führer gewöhnlicher Droschken ihren Fahrgästen auf Verlangen Fahrmarken im Betrage der empfangenen Zahlung auszuhändigen haben. Nur „auf Verlangen". Aber auch wenn die Führer in jedem Falle gehalten wären, die Markenquitttung zu verabfolgen, so würden die Fahrgäste diese Vorschrift doch häufig nicht beachten. Würde sich aber das fahrende Publikum an die Entgegennahme der Marken wie an etwas Selbstverständliches gewöhnen, so wäre damit zweierlei zu gewinnen: 1. wären Unterschlagungen auf seiten der Kutscher so gut wie ausgeschlossen, — 2. könnten die wirklichen Einnahmen der Droschkenbetriebe ermittelt werden[3]. Bis jetzt muß man sich mit unsicheren Berechnungen und Schätzungen begnügen.

---

[1] Die Weglänge wäre, da der Droschkenführer „in einem Trabtempo von durchschnittlich 160 m in der Minute" fahren soll, 2,4 km.

[2] D. h. 1—15 Min. — Die Zeitabschnitte sind im Tarif folgendermaßen begrenzt: 1—15, 16—20, 21—30, 31—40, 41—50, 51—60 Min. — Je 10 Min. über 1, 2, 3 Std. hinaus kosten 25 (30) Pf.

[3] Der Fahrgast hätte die — mit der Nummer der betreffenden Droschke versehenen — Marken an den nächsten Schutzmann abzugeben oder in bequem an-

Wir haben hier zunächst auf Grund der Taxen zu berechnen versucht, wie hoch der Rohertrag einer gewöhnlichen Droschke sein würde, wenn die vorgeschriebene Tagesdienstzeit voll, d. h. so gut als möglich ausgenutzt werden könnte. Als der günstigste Fall wäre wohl der anzunehmen, daß ungefähr die halbe Dienstzeit bezahlt wird; mehr wäre kaum möglich; ja schon bei dieser Ausnutzung ließe sich wahrscheinlich nicht immer eine genügende Mittagspause gewinnen. Der Rohertrag einer solchen Droschke wäre, aufs Jahr berechnet, rund 5460 Mk.[1]. Und 3640 Mk. etwa wären zu erwarten, wenn nur $^1/_3$ der regelmäßigen 13stündigen Dienstzeit bezahlt würde.

Wie verhalten sich nun zu diesen Berechnungen und Schätzungen die wirklichen Einnahmen der Droschkenbesitzer? — Eine Droschke soll (nach unseren Erkundigungen) „im Sommer" 8—12, „im Winter" 5—7 Mk. täglich einnehmen. Darnach wäre die höchste Tageseinnahme 12 Mk., d. h. die Dienstbereitschaft würde noch nicht halb bezahlt. (Die volle Hälfte beträgt nach unserer Berechnung 14,95 Mk.) Wir setzen nun diese höchste Tageseinnahme für die ohne Zweifel günstigsten Monate Juli und August; für Mai, Juni und September nehmen wir 10 Mk. an, für Oktober 8, und für die übrigen Monate gleichmäßig 6 Mk. So erhalten wir fast genau 3000 Mk. als Jahreseinnahme. Dies wäre die gesamte Roheinnahme — in mehr als $^2/_3$ seiner langen Dienstzeit hätte der Droschkenbesitzer keinen Verdienst[2].

---

gebrachte Kästen zu werfen, sofort oder gelegentlich. Die Kästen würden von Polizeibeamten oder Vertrauensmännern geleert, die Zählungen und Berechnungen monatlich oder vierteljährlich vorgenommen (etwa von einem Beamten des Instituts für Gemeinwohl) und alsdann die Marken an ihre Eigentümer zurückgegeben.

[1] Dieses Rechnungsergebnis macht auf Genauigkeit keinen Anspruch. Es soll nur ungefähr zeigen, wie hoch die Einnahme einer Droschke steigen könnte, wenn das äußerst Mögliche erreichbar wäre. — Die Ziffer erhält man einfach dadurch, daß man aus den Taxen für die Viertel-, halbe und ganze Stunde den Halbstundendurchschnitt berechnet und diesen dann mit 13 × 356 multipliziert. Zuschläge u. dgl. sind dabei nicht berücksichtigt.

[2] Man kann dazu bemerken: das gehe nicht bloß den Droschkenbesitzern oder Kutschern so, sondern auch z. B. den Dienstmännern. Diese befinden sich allerdings insofern in einer ähnlichen Lage, als sie auch oft lange ohne Beschäftigung und Verdienst auf ihrem Platze stehen und ihnen ebenfalls die Dienstzeit von Polizei wegen vorgeschrieben ist. — Dann könnte man auf die Inhaber kleiner Läden mit geringer Kundschaft verweisen. Die haben freilich auch eine 12—14stündige „Dienstzeit" — nur übt hier nicht die Polizei, sondern die Konkurrenz den Zwang aus —, und manche Stunde läßt sich kein Kunde sehen. Aber doch ist dieser zweite Vergleich verfehlt. Denn 1. kann der Mann in der stillen Zeit etwas nebenbei treiben und

Selbst als **reine** Einnahme würden die 3000 Mk. einen sehr geringen Verdienst darstellen, da der Arbeitstag eines kleinen Droschkenbesitzers (oder Kutschers) 13 Std. hat und alle Sonn- und Feiertage für ihn Werktage sind. Aber es ist, wie gesagt, die rohe Einnahme, von der als Betriebskosten mindestens abgehen (nach unseren Ermittelungen):

Futterkosten für 2 Pferde	1311,—	Mk.
Miete für Stallung und Wagenraum	100,—	„ (?)
Andererer Betriebsaufwand für Pferde, Wagen, Geschirre	275,—	„
Abnutzung der Pferde[1]	110,—	„
Abnutzung des Wagens und Geschirrs[1]	100,—	„
	1896,—	Mk.

Die reine Einnahme, der Verdienst, Arbeitslohn des kleinen Droschkenbesitzers, der selbst fährt, beliefe sich also auf nicht mehr als rund 1100 Mk. im Jahre.

Wir halten jedoch dieses Ergebnis nicht für ganz richtig. Es ist uns nämlich auch mitgeteilt worden, ein angestellter Kutscher verdiene monatlich 100—120 Mk., also jährlich mindestens 1200 Mk.; dazu erhält er Dienstkleidung, für die in der Betriebsunkostenrechnung des Jahres „40—50 Mk." vorgesehen sind. Nun will doch der Betriebsinhaber auch noch etwas verdienen; zum mindesten will er nichts zusetzen. Folglich wird die Roheinnahme etwas höher, die Summe der Betriebsunkosten niedriger und der Verdienst des selbständigen Droschkenführers weniger gering sein, als vorhin berechnet worden. Aber auch wenn man dies annimmt: soviel scheint immer noch festzustehen, daß das Arbeitseinkommen des kleinen Droschkenbesitzers in die Klasse der niedrigsten Einkommen gehört. — Etwa 80 Droschkenbesitzer erzielen zwar dadurch eine (teilweise feste) Nebeneinnahme, daß sie besondere Wagen für Ärzte, zu Ausflügen, Jagdfahrten u. s. w. stellen. Aber natürlich steigen damit auch ihre Betriebsunkosten, und sie gehören dann eigentlich schon in die Klasse der Lohnfuhrwerker.

verdienen; 2. kann er sich, wenn er verheiratet ist, im Laden durch seine Frau oder erwachsene Kinder vertreten lassen, was ihm je nach Wunsch oder Bedarf eine nicht zu unterschätzende Bewegungsfreiheit oder Zeit zu Nebenerwerb auch außerhalb seines Hauses gewährt; 3. ist er zum mindesten an den Sonn- und Feiertagen größtenteils frei; 4. macht überhaupt in der Regel nur der untüchtige und unfleißige kleine Kaufmann keine oder schlechte Geschäfte.

[1] Die Dauer der Diensttauglichkeit der für 3—600 Mk. gekauften Pferde ist verschieden: 4—5, 10—12, auch 15 Jahre werden angegeben. Wir haben 7 Jahre gerechnet und dementsprechend den jährlichen Abnutzungsbetrag eingesetzt. (Für das ausgeschiedene Pferd zahlt der Roßschlächter 50—80 Mk.) — Anschaffungswert des Wagens und Geschirrs rund 1000 Mk.; jährliche Abnutzung 10 %.

Die Lohnfuhrwerkerei — um auf diese hier vergleichsweise mit einigen Worten einzugehen — ist in Frankfurt durch 16 Groß betriebe vertreten. Solche können z. B. die Futtermittel und anderen Betriebsbedarf im großen und gegen Barzahlung einkaufen, also zu weit weniger hohen Preisen als der kleine Droschkenbesitzer. Andererseits werden an sie sowohl hinsichtlich des Fuhrwerks wie der Kutscher höhere Ansprüche gestellt, was sie zur Forderung höherer Fahrpreise berechtigt. Diese nun werden an sie selbst (nicht an die Kutscher) gezahlt, oder sie sind doch über alle einzelnen Fahrten genau unterrichtet, so daß ihnen jederzeit die volle Taxe zufließen muß, und sie vom guten Willen der Kutscher in keiner Weise abhängig sind. — Auf die Rechnung setzt der Unternehmer zwei Posten: den Fahrpreis und das „Trinkgeld" des Kutschers. Letzteres ist so hoch bemessen, daß es ohne Zweifel einen großen Teil seines Lohnes bildet: es beträgt z. B. bei einstündiger Fahrt in der Stadt und näheren Umgebung 1 Mk., bei dreistündiger Fahrt 2 Mk. Die Preise sind für Zweispänner berechnet; Einspänner kosten 20 % weniger, Wagen mit Gummirädern 3 Mk. mehr; besondere „Dekorationen" sind natürlich auch besonders zu bezahlen, und für Sonn- und Feiertage gelten überhaupt erhöhte Preise. Zum Schluß mögen einige Gesamttaxen (Fahr- und Kutschergelder) aus der Preisliste eines der größten Lohnfuhrunternehmer mit den entsprechenden Taxen einer gewöhnlichen Droschke (für 4 Personen) verglichen werden. Es betragen z. B. die Preise:

	in zweispännigem Landauer u. s. w.	in der Droschke
für einstündige Fahrt	5,50 Mk.	2,— Mk.
für zweistündige Fahrt	8,— „	3,80 „
für die Fahrt nach Bergen oder der untern Schweinestiege	11,50 „	5,— „

Daß die Lohnfuhrwerkerei mit den Droschkenbetrieben in Wettbewerb trete, wird wohl nicht behauptet. Dagegen liegt eine andere Frage nahe: ob und in welchem Grade die Konkurrenz der Straßenbahnen den Verdienst der Droschkenhalter geschmälert habe. — Eine (wohl nicht sehr bedeutende) Schädigung haben die neuen städtischen Verkehrsmittel den alten allerdings zugefügt; aber es ist nicht eine Wirkung ihrer größeren Fahrgeschwindigkeit oder ihrer niedrigen Preise, sondern ihrer Anlage: durch das regelmäßige Fahren über die Geleise werden sowohl Wagen als Pferde rascher abgenutzt und dadurch die Betriebsunkosten etwas erhöht. Und natürlich bevorzugen jetzt manche die Straßenbahn, die früher eine Droschke benutzten (z. B. zur Fahrt nach dem Bahnhof oder nach dem Stadtwald). Es sind also einige Droschken überflüssig geworden (daher die Abnahme des Bestandes in den

achtziger Jahren). Aber ob auch die noch vorhandenen jetzt eine geringere Einnahme haben als vor der Zeit der Straßenbahnen? Das ist nicht erwiesen. Wie wir an anderer Stelle gezeigt, war der Bestand an gewöhnlichen Droschken 1899 genau derselbe wie zehn Jahre zuvor. In diesem Zeitraum hat aber die Bevölkerung bedeutend zugenommen, und auch der Verkehr ist stetig und stark gewachsen; man darf deshalb kaum annehmen, daß (bei gleichem Gesamtbestand!) die einzelne Droschke jetzt weniger besetzt ist als früher. Dagegen wäre ohne Zweifel manche neue Droschke hinzugekommen, also die Konkurrenz im eigenen Lager verschärft worden, wenn sich die Straßenbahnen nicht ausgedehnt hätten. Nun sind ja thatsächlich neue Droschken erschienen, aber als eine neue, bessere (und teurere!) Art; und wenn die etwa den alten Fahrgäste wegnehmen, oder sie zu Droschken II. Klasse herabdrücken, oder bewirken, daß ihrer etliche eingehen: so ist das sicher nicht auf Rechnung der Straßenbahnen zu setzen. Und ebensowenig wohl die früher besprochene Thatsache: daß die mittleren Betriebe abnehmen oder sich auflösen. Sie sind eben unvorteilhaft. Die einzig praktischen Betriebe haben ja stark zugenommen. Und selbst wenn diese sich vermindern würden, so folgt daraus zunächst nur[1]: es ist wieder eine Anzahl Droschken überflüssig geworden — nicht ohne weiteres auch: die noch übrig bleibenden werden weniger benutzt, haben geringere Einnahme. Die Zahl der Fahrgäste kann allerdings gesunken sein; nun aber, nachdem einige Berufsgenossen gezwungen oder freiwillig abgetreten, steigt sie wieder.

Die Konkurrenz der Straßenbahnen besteht also recht besehen nicht darin, daß sie den Verdienst des einzelnen kleinen Droschkenbesitzers auf die Dauer und fortgesetzt schmälert — sondern darin, daß sie eine Beschränkung oder Verengerung des Gewerbes im ganzen bewirkt[2] — bis zu einer freilich ungewissen Grenze. Ganz verschwinden werden die Droschken sicher nicht. Höchstens werden die gewöhnlichen alten durch die neuen Taxameter- oder durch Motorwagen verdrängt. Damit aber hat — wie bereits betont — die Straßenbahn nichts zu schaffen. —

Es ist bis jetzt fast nur vom Verdienst der Droschkenbesitzer die Rede gewesen. Aber die große Mehrzahl der Besitzer ist ja zugleich Führer, und die Gesamtzahl der unselbständigen Kutscher macht nicht mehr als

[1] Durchaus nicht mit Notwendigkeit! Die Betriebe können aus rein persönlichen, privaten Gründen eingegangen sein.

[2] Das scheint noch schlimmer als das andere, verläuft aber wohl zumeist auf einfach-natürlichem Wege, in günstigster Weise: die ältesten Droschkenbesitzer sterben nach und nach ab: ihre Betriebe lösen sich auf, an die Stelle der eingegangenen treten keine neuen.

3/5 der selbstfahrenden Besitzer aus. Auch wurde schon einmal gesagt, daß sich beide ungefähr gleich stehen. Bemerkenswert erscheint nur noch, daß Anstellung und Lohnbezug des Droschkenkutschers (älterer Art) ganz eigentümlich oder vielmehr garnicht geordnet sind. Der Mann ist weder auf Monat-, noch Wochen-, noch Taglohn angestellt. Sein Lohn ist überhaupt von vornherein nicht bestimmt, sondern hängt von der Tageseinnahme ab: je höher diese, desto höher sein Lohnbetrag. Er zieht ihn von jener selbständig ab und zahlt den Rest dem Besitzer aus. Ein solcher Kutscher soll, wie wir ebenfalls schon einmal angeführt, monatlich auf 100—120 Mk. kommen. — Der Verdienst des Taxameterführers ist im ganzen nicht höher, aber einigermaßen geordnet und gesichert. Er hat einen festen Tagelohn (2 Mk.), darf die Trinkgelder behalten (durchschnittlich 30—50 Pf.) und bezieht 10 % von der Monatseinnahme. Allerdings kann auch er seinen Dienstherrn über die wirkliche Höhe der Tageseinnahme täuschen; er braucht nur dann und wann den Meßapparat nicht zu richten. Doch muß er darauf gefaßt sein, daß ihn der Fahrgast oder ein Polizeibeamter an die Versäumnis erinnert.

Endlich haben wir noch der Roßwärter zu gedenken. Ihre Zahl beläuft sich z. B. auf 24; 6 davon sind in den beiden Taxameterdroschken-Betrieben angestellt. Sie haben in der Regel von 5 Uhr morgens bis 10 Uhr abends Dienst und erhalten entweder Wohnung und Kost oder nur Wohnung im Hause; im ersten Falle beträgt der Lohn 5—10, im andern 15—18 Mk. wöchentlich.

4. Die Lage der kleinen Unternehmer und der Angestellten.

(Zusammenfassung.)

Wir versuchen jetzt eine übersichtliche Zusammenstellung der Thatsachen, welche die wirtschaftliche und sociale Lage der kleinen Droschkenbesitzer und der (diesen ungefähr gleichstehenden) Betriebsangestellten bestimmen.

Ihr Einkommen ist, wie wir gesehen, gering. Aber daraus folgt noch nicht, daß ihre Lage im ganzen übel sei. Es fragt sich zunächst, in welchem Alter die Leute stehen, und ob sie für sich allein oder für zwei oder noch mehr Personen zu sorgen haben.

Über die fraglichen Altersverhältnisse — nach dem Stande des Jahres 1899 — unterrichtet die folgende Tabelle. Es standen

im Alter von	Besitzer	Kutscher	Roßwärter
weniger als 20 Jahren	—	3	6
20—30 Jahren	19	48	10

im Alter von	Besitzer	Kutscher	Roßwärter
30—40 Jahren	76	49	3
40—50 „	65	27	3
50—60 „	80	22	1
60—65 „	20	12	1
65—70 „	6	7	—
über 70 „	1	3	—

Also von den 267 männlichen Droschkenbesitzern (18 sind Witwen) zählten 1899 die meisten (221) 30—60 und 26 60—70 Jahre. Von den 171 angestellten Kutschern hatte ebenfalls die Mehrzahl das 30. Jahr hinter sich. Nur bei den Roßwärtern verhält es sich umgekehrt. Von diesen war auch nur einer verheiratet — von den Kutschern dagegen die Mehrzahl und von den Besitzern fast alle; auf eine Ehe kamen im Durchschnitt 2—3 Kinder.

Weiter ist zu erwägen, ob das Einkommen dem Aufwand an Kraft und Zeit entspricht. — Nun hat zwar der Droschkenführer keine schwere körperliche oder geistige Arbeit zu verrichten; zudem wird sie häufig unterbrochen. Und wenn der Führer auch allen Wettern ausgesetzt ist, so kann man sein Gewerbe doch (im beschränkt physischen Sinne) als ein gesundes bezeichnen; Krankheiten kommen wenig vor. Aber die Dienstzeit ist beispiellos lang, nimmt alle Tage, auch die Sonn- und Feiertage gleichmäßig in Anspruch. Will der Kutscher — oder der Besitzer, der selbst fährt — ein paar freie Stunden haben, so muß er sie sich durch Einnahmeverluste erkaufen. Seine Familie bekommt er höchstens in der Mittagspause zu sehen, wenn er zum Essen und Umspannen heimkehrt (früh und abends schläft alles noch oder schon); an der Erziehung seiner Kinder kann er kaum mitwirken. Wohl hat er, wie schon betont, oft kürzere oder längere Zeit „nichts zu thun“; aber diese Unterbrechungen des Fahrdienstes können ihm meistens nicht lieb sein, und freie Zeit bedeuten sie für ihn doch nie. —

Drittens ist zu beachten, in welchem Verhältnis der Verdienst zu den Kosten des Lebensunterhalts steht. Nun ist das Droschkenfahrgewerbe ein mittel- und großstädtisches Gewerbe, und das Leben in der Großstadt, sagt man allgemein, ist teuer. Das bedeutet vor allem, wenigstens für die Leute mit niedrigstem Einkommen: die Wohnung ist teuer. Wohl schaffen die gemeinnützigen Bauvereine billige Wohnungen; aber was sie zu bieten vermögen, verschwindet gegen die Größe des Bedarfs. So muß sich auch die Mehrzahl unserer Droschkenbesitzer oder Kutscher an den allgemeinen Wohnungsmarkt wenden und am Rande der Stadt noch 30—35 Mk. monatlich zahlen. — Anders verhält es sich mit der Deckung des Bedarfs an Nahrungs- und Bekleidungsmitteln und an Gegenständen der Wohnungsausstattung u. dgl. Da gilt: je größer

die Stadt, desto größer, reicher, vielseitiger der Markt, desto schärfer die Konkurrenz, die Unterbietung. Der Nahrungs- und Bekleidungsmittelmarkt der Großstadt hat sich allen Einkommenstufen angepaßt. Es kommt nur darauf an, daß man aus diesen Marktverhältnissen den größtmöglichen Vorteil zieht, daß man einen wohl ausgebildeten wirtschaftlichen Spürsinn besitzt und bethätigt[1].

Aber mag auch der großstädtische Droschkenbesitzer und Kutscher für seine und seiner Angehörigen Nahrung und Kleidung nicht mehr oder teilweise sogar noch weniger auszugeben haben als der Kleinstädter: das Einkommen dieser Leute bleibt doch ein ungenügendes, kümmerliches und steht in unleidlichem Gegensatz zur Länge der Dienstzeit. Und noch mehr: der Beruf überhaupt erscheint deshalb als einer der übelsten, weil er die persönliche Hingabe in ethisch unerlaubtem Maße, ja beinahe den völligen Verzicht auf persönliche Freiheit, auf körperliche und geistige Erfrischung, auf höhere Genüsse, edle Anregung fordert.

5. Mittel zur Hebung der Lage.

Als zwei der wirksamsten Mittel zur Besserung ihrer Lage werden den Kleingewerbetreibenden aller Art der berufliche und der wirtschaftliche Zusammenschluß empfohlen.

Nun besteht bereits seit 20 Jahren eine „Vereinigung der Frankfurter Droschkenbesitzer", welcher im Jahre 1900 189 Mitglieder angehörten. Diese zahlen 1 Mk. Eintrittsgeld, 3 Mk. Jahresbeitrag an den Verein und außerdem 25 Pf. an den Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer[2]. — Der Verein hat sich die Aufgabe gesetzt, die gemeinsamen (beruflichen) Angelegenheiten zu ordnen, im besondern dafür zu sorgen, daß die Fuhrwerke den Ansprüchen des Publikums wie den Vorschriften der Aufsichtsbehörde immer genügen. Der Vorstand ist mit gewissen richterlichen Befugnissen ausgestattet: er hat gegen jederlei Vorkommnisse — auf der Fahrt, an den Halteplätzen —, welche das Ansehen des Gewerbes schädigen, einzuschreiten[3];

---

[1] Diejenigen, deren Verdienst an der oberen Grenze der kleinen Einkommen steht, werden dann finden, daß das Schlagwort vom teuren Leben in der Großstadt eigentlich in jeder Beziehung ‚falsch' ist. (Unsere Droschkenführer gehören selbstverständlich zu dieser Gruppe nicht.)

[2] Hier scheint die Bemerkung erlaubt: würden sich die Leute zu solchen Leistungen verstehen, wenn ihr Jahres-Einkommen nur 1100 Mk. oder nicht viel höher wäre? (Aber vielleicht wird die Frage mit dem einfachen Hinweis auf die Lohnopfer der socialdemokratischen Arbeiter beantwortet.)

[3] Mittelst „Verwarnung, Verweis und Geldstrafe (1—5 Mk.)". — Der 12gliedrige

nur dann, wenn ihm die Erledigung eines Falles nicht gelingt, wendet er sich ans Polizeipräsidium. Letzteres zieht Mitglieder des Vereins als Sachverständige heran: bei Festsetzung neuer Tarife, Einführung neuer Vorschriften, Prüfung neu einzustellender Wagen, Pferde oder Kutscher, bei den Frühjahrs- und Herbstrevisionen des gesamten Betriebswesens. —

Erzieherische Zwecke verfolgt auch der 1895 gegründete „Neue Frankfurter Dienstdroschkenkutscher-Verein". Hauptsächlich aber bemüht er sich — als Sparverein — um die wirtschaftliche Förderung seiner Mitglieder (deren er z. Z. erst 27 zählt). Der Besitzerverein scheint sich damit nicht zu befassen. Und doch liegt die Nötigung dazu nahe genug. Unser Gewährsmann berechnet die Futterkosten einer kleinen Droschkenhalterei (für zwei Pferde) auf 1311, diejenigen einer größeren Lohnfuhrwerkerei auf 1054 Mk. Sind diese Berechnungen richtig, so wäre damit sehr anschaulich dargelegt: wieviel die kleinen Droschkenbesitzer an Betriebskosten sparen könnten, wenn sie sich einen gemeinschaftlichen Bezug der Futterstoffe einrichteten. Aber auch für anderen Bedarf ließen sich auf diesem Wege günstige Abschlüsse erzielen. Und wäre wirklich nicht zu erwarten, daß jene wackern Leute, die in der Vertretung ihrer Berufsinteressen so Bedeutendes leisten, sich zur Gründung einer Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaft entschließen? —

Man dürfte weiter etwa daran denken, gemeinsame Stallungen und Wagenschuppen zu errichten — was zu erwägen freilich mehr Sache gemeinnütziger Bauvereine und der Stadtverwaltung, als der unbemittelten kleinen Droschkenbesitzer wäre. Oder man könnte diese für den Plan einer Betriebsgenossenschaft zu gewinnen suchen. Der genossenschaftliche Betrieb des Droschkendienstes wäre einem staatlichen oder gemeindlichen Verkehrsbetriebe ähnlich. Und wie es hier durchführbar war und ist, den niederen Angestellten ohne Lohnabzug freie Stunden, Tage, ja Wochen (Urlaub) zu gewähren, so ließe es sich in bescheidenem Maße auch dort einrichten, ohne daß die Genossenschaftskasse zu starke Einbußen erlitte. Damit aber wäre das ärgste Übel im Droschkenwesen beseitigt. —

Von diesen Gedanken oder Vorschlägen wird jedoch wohl nur der erste — gemeinschaftlicher Bezug der Futtermittel und anderer Bedarfsgegenstände — als ausführbar anerkannt werden.

Im übrigen fänden sich noch einige kleine Mittel, die nicht bloß den Droschkenkutscherfamilien, sondern den unteren Schichten der großstädtischen

Vorstand wird dabei durch 6 weitere Mitglieder unterstützt. Außerdem sind als Beisitzer 3 „dienstthuende Droschkenkutscher" heranzuziehen, wenn der Angeklagte diesem Kreise angehört.

Bevölkerung insgesamt zu gute kämen und hauptsächlich von den gemeinnützigen Gesellschaften ins Werk zu setzen wären. Wir nennen nur zwei. Erstens die wirtschaftliche Erziehung beider Geschlechter im allgemeinen — es geschieht da schon manches, doch lange noch nicht genug —, im besonderen die Weckung und Pflege des vorhin erwähnten wirtschaftlichen Spürsinns[1]. Und eine unmittelbare Einwirkung auf den Wohnungs- und Nahrungsmittelmarkt sollte dort und dann versucht werden, wo und wann es zu Gunsten der kleinsten Leute notwendig erscheint.

[1] Oder sollte sich ein gemeinnütziger Verein selbst die Aufgabe stellen, die billigen Bezugsquellen aufzuspüren und denen, die sie kennen sollten, in Flugblättern regelmäßig anzuzeigen? Oder weiter noch: solche Bezugsstellen zu errichten?

Die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe in Posen.

Von

Dr. Hampke.

I.

In Posen giebt es 123 Droschken, die Zahl der Droschkenkutscher ist jedoch größer zur Versorgung des Nachtdienstes. Die meisten Droschken sind noch ohne Fahrtmesser. Da solche aber nicht mehr konzessioniert werden und die Zahl der sogenannten „Weißlackierten" schon eine ziemlich große, sind nur die Verhältnisse letzterer ermittelt worden.

Das Alter der Kutscher schwankt zwischen 25 und 50 Jahren. Außer ihrem Straßendienst haben sie nur noch die Droschke zu reinigen, und zwar morgens 6 Uhr, bevor sie abfahren. Sie erhalten 1,50 Mk. Tageslohn und 10 % Tantième der Tageseinnahme, sie können ohne Kündigungsfrist entlassen werden. Weitere Bedingungen sind bei ihrer Anstellung nicht ausgemacht. Außer durch die staatliche Versicherung ist für sie nicht gesorgt; im besonderen haben die Unternehmer keine Pensionskassen für die Kutscher eingerichtet oder ihr Leben bei einer Gesellschaft versichert.

Der Kutscher hat jeden Tag von morgens 6 bis abends 8 Uhr Dienst, also 14 Stunden. Der Nachtkutscher fährt von abends 8 bis morgens 6 Uhr und hat dann nach Hilfeleistung bei Reinigung seines Wagens den Tag über frei.

Im übrigen giebt es keine freien Tage, solche werden den Kutschern nur auf ausdrückliches Verlangen gewährt; da die Kutscher durch die Tantième an den Einnahmen interessiert sind und auch wegen der zu erwartenden Trinkgelder wird ein derartiges Verlangen nur selten gestellt. Will der Kutscher in die Kirche gehen, so sagt er dies am Sonnabend vorher dem Unternehmer und tritt am Sonntag entsprechend später an. Hinsichtlich des Besuchs des Gottesdienstes werden den Kutschern von den Unternehmern keine Schwierigkeiten gemacht, da am Sonntag Vormittag im allgemeinen bis gegen 12 Uhr die Nachfrage nach Droschken gering ist. Jeder Kutscher dürfte durchschnittlich einmal im Monat in die Kirche gehen, am Sonntag Nachmittag ist stets Dienst.

Das feste Diensteinkommen des Kutschers dürfte sich pro Tag durchschnittlich auf 2,50—3 Mk. belaufen.

Aus Nebendiensten fließende Bezüge, Prämien, Kilometer-, Stunden- und Nachtgelder giebt es nicht. Jedoch erhalten die Kutscher Dienstkleidung im Werte von 90 Mk. jährlich.

Auf eine Einnahme aus Trinkgeldern des Publikums wird gerechnet und dürfte diese sich jährlich auf rund 300 Mk. belaufen, so daß sich die Kutscher insgesamt auf ca. 1300—1500 Mk. stehen.

Nebenstunden kommen nur bei den Nachtkutschern vor, die am Tage die Equipagen des Unternehmers bei Hochzeiten, Taufen und ähnlichen Gelegenheiten zu fahren haben, und zwar trifft dies durchschnittlich wöchentlich einmal jeden Nachtkutscher. Sie erhalten dafür eine besondere Entschädigung, abgesehen von den Trinkgeldern. Regelmäßige Ruhepausen finden während der Beschäftigungszeit nicht statt, die Mittagsmahlzeit nehmen die Kutscher auf dem Stande ein. Die Zeit, die die Droschkenkutscher brauchen, um von ihren Wohnungen zum Ort des Dienstantritts zu gelangen, ist verschieden und beträgt 5 Minuten bis 1/2 Stunde.

II.

Die Posener Paketfahrt Hansa, welche seit vier Jahren besteht und mit der vor Aufhebung der Privatposten eine solche verbunden war, beschäftigt 3 Kutscher, 3 Schaffner und 3 Expedienten. Sie befördert das Gepäck der Reisenden nach dem Bahnhof und von dem Bahnhof in die Wohnungen, übernimmt Umzüge in der Stadt und die Beförderung einzelner Gegenstände von einem Ort zum andern innerhalb der Stadt. Zu den Umzügen stellt sie noch Hilfspersonal ein.

Die Anstellungsverhältnisse der Kutscher und Schaffner sind gleiche, diejenigen der Expedienten, welche das Gepäck der Reisenden auf dem Bahnhof in Empfang nehmen und ausgeben bezw. expedieren, davon wenig verschieden.

Das Personal befindet sich ausschließlich im besten Alter, und ist dies wegen der Lasten, die teilweise mehrere Stockwerke hoch zu tragen sind, notwendig. Die augenblicklich beschäftigten Leute sind 27—34 Jahre alt. Sie sind im Laufe des vorigen und dieses Jahres mit 14tägiger Kündigungsfrist angestellt und das ganze Jahr über beschäftigt. Das feste Diensteinkommen betrug bisher bei den Kutschern und Schaffnern 50 Mk., bei den Expedienten 60 Mk. pro Monat, das Nebeneinkommen ca. 10 Mk. bei den ersteren, ca. 10—15 Mk. monatlich bei den letzteren; das feste Gesamteinkommen demnach 720 und 840—900 Mk. Doch beabsichtigt der

Unternehmer die Gehälter zu steigern, so daß sich das monatliche Einkommen der Kutscher auf durchschnittlich 75 Mk., das der Expedienten auf 90 Mk. stellt.

Das Nebeneinkommen stammt aus der Ausführung unterwegs übernommener Aufträge, aus der Leistung von Überstunden und des Dienstes an freien Tagen her. An Tagen mit Überstunden arbeiten die Leute manchmal bis 11 Uhr nachts von 1/26 Uhr morgens ab, also 15 1/2 Stunden, die Mittagspause abgerechnet, meistens aber nur bis 9 Uhr oder 13 1/2 Stunden, und zwar kommt dies durchschnittlich an 8 Tagen im Monat vor. Die regelmäßige Dienstzeit beträgt von 5 1/2 Uhr morgens bis 11 1/2 mittags und von 1 1/2 Uhr bis 8 Uhr abends oder 12 Stunden, bei den Expedienten, die Nachtdienst haben, von 8 Uhr abends bis 5 1/2 Uhr morgens und von 11 1/2 Uhr bis 1/22 Uhr mittags, also 11 1/2 Stunden.

Die verkehrsreichste Zeit ist zu Beginn und am Ende der Ferien und an den Umzugsterminen. In dieser Zeit müssen die Leute auch oft auf ihre dienstfreien Tage verzichten; in der übrigen Zeit haben die Kutscher im Monat 2 halbe Sonntage und 2 ganze Wochentage, die Expedienten 4 halbe Sonntage und 2 halbe Wochentage frei. Prämien, Kilometer-, Stunden- und Nachtgelder werden nicht gezahlt, die Leute erhalten jedoch Dienstkleidung im Werte von 60 Mk. jährlich.

Auf Einnahmen aus Trinkgeldern des Publikums wird nicht gerechnet, aber die Kutscher und Schaffner erhalten durchschnittlich täglich eine Mark Trinkgeld, so daß sie sich im ganzen z. Zt. auf rund 1100 Mk. stehen, während die Expedienten nur ca. 900—1100 Mk. Einnahme haben.

Außer der Mittagspause von 2 Stunden giebt es nur für die Expedienten Ruhepausen in der Zeit zwischen der Ankunft und dem Abgang der Züge.

Den Leuten ist an jedem zweiten Sonntag, an dem sie dienstfrei haben, der Besuch des Hauptgottesdienstes möglich. Sie brauchen 5—20 Minuten Zeit, um von der Wohnung zum Ort des Dienstantritts zu gelangen.

Wohlfahrtseinrichtungen bestehen für die Angestellten nicht.

III.

Posener Straßenbahn.

Die Posener Straßenbahn, seit 1 1/2 Jahr mit elektrischem Betriebe eingerichtet, beschäftigt 5 Kontrolleure, 56 Schaffner, 42 Fahrer. Davon haben durchschnittlich täglich 4 Kontrolleure, 33 Fahrer und 50 Schaffner Dienst. Es verkehren durchschnittlich täglich 24 Hauptwagen und 10 Bei-

wagen. Der Betrieb beginnt um 6 Uhr morgens und hört für einen Teil der Wagen um 10½ Uhr, für den anderen um 12½ Uhr nachts auf.

Die beschäftigten Leute sind alle im besten Mannesalter, zwischen 25 und 46 Jahren alt, sie haben keine Nebendienste zu verrichten. Ein Teil des Personals stammt noch aus der Zeit her, in der die Bahn mit Pferden betrieben wurde, so ein 41jähriger Fahrer, welcher am 18. Juni 1895 mit 63 Mk. Monatslohn und einer Kaution von 50 Mk., ein 46jähriger Schaffner, welcher am 1. April 1890 mit 2,25 Mk. pro Tag, 75 Mk. Kaution, beide mit 14 Tagen Kündigungsfrist angestellt wurden. Bei ersterem ist das Gehalt inzwischen staffelweise auf 95 Mk., also in 5 Jahren um 32 Mk. oder gut 50 %, bei letzterem in 10 Jahren auf 85 Mk., also um 17,50 Mk. oder gut 25 % gestiegen. Die in den letzten Jahren angestellten Schaffner und Fahrer sind nur mit 3tägiger Kündigung angestellt. Das Gehalt eines solchen 25jährigen Fahrers beträgt 85 Mk. monatlich, früher 67 Mk., eines 26jährigen Schaffners 75 Mk., früher 67,50 Mk. Die Gehälter erfuhren die hauptsächlichste Steigerung im Frühjahr 1900, als infolge der Ausstände in Berlin u. s. w. auch in Posen der Ausbruch eines solchen zu befürchten stand.

Die Gehälter der Kontrolleure variieren zwischen 120 und 150 Mk. Das Gehalt eines 32jährigen Kontrolleurs beträgt 120 Mk. pro Monat, nachdem er vorher als Schaffner bis 12. Juli 1899 67,50 Mk., dann in seiner jetzigen Stellung erst 90, dann 105 Mk. pro Monat erhalten hatte. Das Kontrolleurgehalt ist also innerhalb eines Jahres um 30 Mk. oder 33⅓ % gestiegen. Die Kontrolleure haben ebenfalls 14tägige Kündigung.

Das Personal ist seitens der Gesellschaft nicht versichert; die Einrichtung einer Pensionskasse ist in Aussicht genommen.

Prämien, Kilometergelder, Stunden- und Nachtgelder werden nicht gezahlt, jedoch werden Dienstleistungen, die über die fahrplanmäßige Zeit hinausgehen oder an planmäßig dienstfreien Tagen verlangt werden, mit dem anteiligen Betrage des Tagelohnsatzes bezahlt. Diese Gelder betrugen bei dem betr. Kontrolleur 21,75 Mk., Fahrer 49,60 Mk., Schaffner 32,55 Mk. jährlich, waren also geringfügig.

Das Personal bekommt Dienstkleidung im Nutzungswerte von 30 Mk. bei den Fahrern und Schaffnern, 40 Mk. jährlich bei den Kontrolleuren. Außerdem erhalten erstere ein Weihnachtsgeschenk von 20 Mk., letztere von 40 Mk.

Die Kontrolleure erhalten kein Trinkgeld vom Publikum, sie stehen sich also insgesamt auf ca. 1540—1900 Mk. jährlich. Die Fahrer können auch nicht auf Einnahmen aus Trinkgeldern rechnen, erhalten solche immer-

hin im Betrage von ca. 75 Mk. jährlich, so daß sie sich z. Zt. auf rund 1200—1350 Mk. jährlich stehen. Die Trinkgelder der Schaffner sind auf 200 Mk. jährlich zu schätzen; diese haben demnach z. Zt. auch ein Einkommen von rund 1200—1350 Mk. Der tägliche normale Dienst und die normale Dienstbereitschaft beträgt 15, 13, 12, 10 und weniger Stunden, je nach der betreffenden Schicht. So hatte ein Fahrer wöchentlich folgenden Dienst:

Montag von 6 Uhr morgens bis 11 Uhr nachts mit 2 Stunden Mittagspause,
Dienstag „ 11 „ „ „ 11 „ „ ohne Mittagspause,
Mittwoch „ 6 „ „ „ 3 „ nachmittags ohne Mittagspause,
Donnerstag „ 11 „ „ „ 11 „ nachts ohne Mittagspause,
Freitag frei,
Sonnabend „ 7 „ „ „ 10 „ abends mit Mittagspause,
Sonntag „ 6 „ „ „ 8 „ „ „ „

Ein Schaffner:

Montag frei,
Dienstag von 10 Uhr morgens bis 12 Uhr abends ohne Mittagspause,
Mittwoch „ 8 „ „ „ 1 „ nachts mit 2 Std. Mittagspause und 2 „ Abendpause,
Donnerstag „ 6 „ „ „ 2 „ mittags,
Freitag „ 7 „ „ „ 10 „ abends mit 2 „ Mittagspause,
Sonnabend „ 6 „ „ „ 10 „ „ „ 2 „ „
Sonntag „ 6 „ „ „ 3 „ mittags ohne Mittagspause,

Der Kontrolleur:

Montag von $6^1/_2$ Uhr morgens bis 11 Uhr nachts mit $1^1/_2$ Std. Mittagspause und 1 „ Abendpause,
Dienstag „ $6^1/_2$ „ „ „ $12^1/_2$ „ „ mit $1^1/_2$ „ Mittagspause und 1 „ Abendpause,
Mittwoch „ 12 „ mittags „ 11 „ „ mit 1 „ Abendpause,
Donnerstag wie Montag,
Freitag wie Dienstag,
Sonnabend frei.
Sonntag von 11 Uhr vormittag bis 11 Uhr nachts ohne Pausen.

Demnach umfaßt der Dienst bei den Schaffnern und Fahrern wöchentlich 70 Stunden und etwas mehr oder durchschnittlich täglich 10 Stunden, bei den Kontrolleuren ca. 80 Stunden wöchentlich oder durchschnittlich täglich 11 Stunden, da die Kontrolle im Winter erst um $7^1/_2$ Uhr beginnt. Die Kontrolleure sind jedoch nicht derart an die Strecke gefesselt, daß sie sich nicht außerhalb der Pausen auf kürzere Zeit davon entfernen können.

Nebenstunden kommen ziemlich selten vor. Der betr. Kontrolleur ist in einem Jahre mit 2 vollen und 7 halben freien Tagen zu Dienstleistungen und einmal zu einer Leistung in der Nacht (ca. 3 Stunden) herangezogen

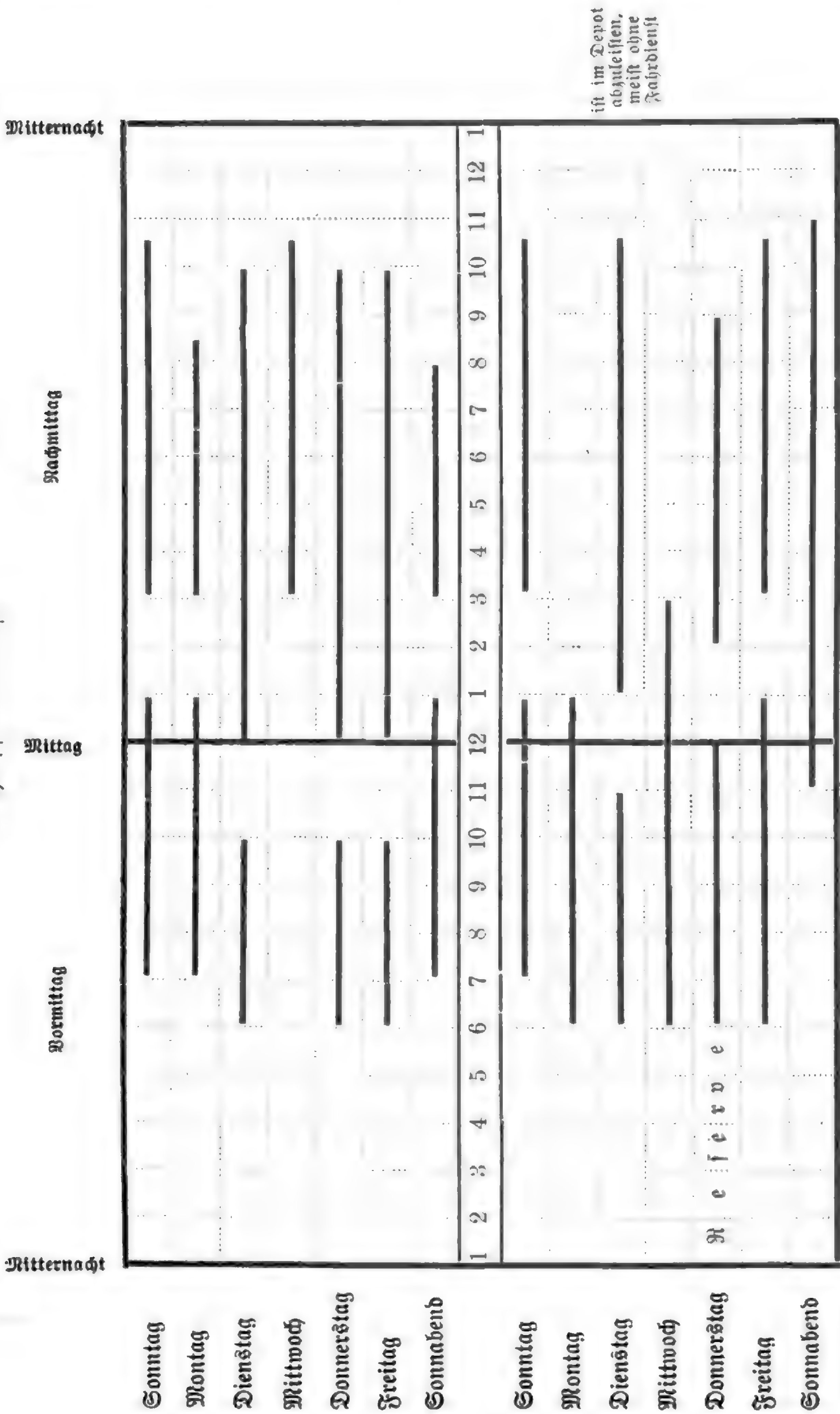
worden. Nur durch diese letztere ist die Dienstdauer verlängert, sonst nicht. Der Fahrer ist in einem Jahre an dienstfreien Tagen 29 mal, und zwar 6 mal mit voller Tagesleistung, einmal mit $^3/_4$, 19 mal mit $^1/_2$, 3 mal mit $^1/_4$ Tagesleistung herangezogen worden. Hiervon entfielen 8 auf den Monat Juni, in welchem wegen der landwirtschaftlichen Ausstellung erheblich mehr Nebenschichten geleistet werden mußten, als gewöhnlich. Im Durchschnitt hat er 2—3 mal monatlich Nebenschichten geleistet. Die Zeitdauer der Schicht wird durch die Nebenschicht nicht verlängert; eine Verlängerung der Schicht über die planmäßige Zeit hinaus kommt sehr selten vor. Dasselbe trifft für die Schaffner zu. Der betr. Schaffner ist an Tagen, an denen er planmäßig frei haben sollte, im letzten Jahre 24 mal, und zwar einmal mit einem ganzen, 4 mal mit $^3/_4$, 9 mal mit einem halben und 10 mal mit $^1/_4$ Tag herangezogen worden.

Die Fahrer und Schaffner haben, wie dies schon aus den vorhergehenden Zusammenstellungen hervorgeht, bei voller Tagesschicht 2 Stunden Mittagspause und außerdem die Ruhepausen an den Endstationen, welche zwischen 3 und 20 Minuten schwanken, sich zuweilen aber vermindern. Sie haben ohne Nebenschichten mindestens monatlich 3 ganze und 6 halbe Tage frei. (Der ganze Tag dauert von 12 Uhr nachts bis 6 Uhr bezw. im Winter 7 Uhr morgens, also 30 oder 31 Stunden. Der halbe Tag vormittags von 11 Uhr nachts bis 11 bezw. 2 Uhr mittags, also 13 oder 15 Stunden, nachmittags von 1 oder 3 Uhr bis 6 oder 7 Uhr früh, also 17 oder 15, bezw. 18 oder 16 Stunden.)

Die Kontrolleure haben mittags $1^1/_2$, abends 1 Stunde Pause und in jeder Woche $1^1/_2$ Tag frei. Von diesen fiel im letzten Jahre *keiner* auf den Sonntag. Der Besuch des Hauptgottesdienstes war demnach garnicht möglich. Bei dem Fahrer fielen auf den Sonntag 2 volle dienstfreie Tage, 1 Tag mit 3 Stunden Leistung, 15 halbe freie Tage vormittags, 12 halbe nachmittags, so daß er den Hauptgottesdienst an 17 Tagen besuchen konnte.

Ähnlich liegen die Verhältnisse bei dem Schaffner, der einen vollen und 25 halbe Sonntage frei hatte und 15 mal den Hauptgottesdienst besuchen konnte. Die Mehrzahl des Personals ist übrigens katholisch und diesen häufig auch an Wochentagen Gelegenheit zum Besuch des Gottesdienstes gegeben.

Die durch thatsächlichen Dienst und Dienstbereitschaft während zweier Wochen in der verkehrsreichsten Zeit besetzten Stunden sind für Schaffner, Fahrer und Kontrolleur auf den 3 folgenden Schemata durchstrichen.


Schaffnerdienst.
Mitternacht
Nachmittag
Mittag
Vormittag
Mitternacht
ist im Depot abzuleisten, meist ohne Fahrdienst
Reserve
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1
Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend
Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend

Wagenführerdienst.

Mitternacht — Vormittag — Mittag — Nachmittag — Mitternacht

Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1

Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend

Kontrolleurdienst.

Mitternacht — Vormittag — Mittag — Nachmittag — Mitternacht

Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 1

Sonntag
Montag
Dienstag
Mittwoch
Donnerstag
Freitag
Sonnabend

Wie schon erwähnt, trat eine erheblich verkehrsreichere Zeit als gewöhnlich im letzten Jahre nur in der Zeit der landwirtschaftlichen Ausstellung (7 Tage) ein. Regelmäßige Betriebsverstärkungen kommen im Sommer Mittwochs, Sonnabends, Sonntags von 3—10½ Uhr abends, im Winter Mittwochs und Sonntags von 3—9 Uhr vor; zu denselben werden meist die freihabenden Leute herangezogen.

Das befragte Personal brauchte 5—12 Minuten, um von der Wohnung zum Ort des Dienstantritts zu gelangen. Nur die Schaffner haben Aussicht, in bessere Stellungen — des Kontrolleurs — aufzurücken.

Für die zukünftige Regelung der Gehaltsverhältnisse der Fahrer und Schaffner sind folgende Skalen vorgesehen:

	Fahrer.	Schaffner.
Beim Eintritt	75 Mk.	70 Mk.
Bei Beginn des 7. Monats .	85 „	75 „
„ „ „ 4. Jahres . .	95 „	85 „
„ „ „ 7. „ . .	105 „	90 „

Zur Lage des im Münchener Straßenverkehrsgewerbe beschäftigten Personals[1].

Von

K. H. Döscher.

(München.)

---

[1] Von der Darstellung der Verhältnisse der Privatpostbediensteten wurde Abstand genommen, da die Privatpost „Courier" am 1. April 1900 einging. Ein großer Teil der Angestellten wurde in den Staatsdienst übernommen.

Einleitung.

Das der Enquete zu Grunde liegende Material wurde beschafft durch Befragung sowohl der Unternehmer wie der Angestellten. Es wurden Erkundigungen eingezogen bei der Direktion der Trambahn, der Tramcar, bei Droschken- und Taxameterunternehmern und deren Vereinigungen. Auf seiten des Personals wurden sowohl Einzelpersonen wie die Vereinsvorstände um Auskünfte angegangen. Fernere Mitteilungen erfolgten durch die kgl. Polizeidirektion, durch Kassenärzte u. s. w. Dem Ansuchen um Auskunftserteilung wurde allerseits stattgegeben. Nur der Magistratsreferent für das Trambahnwesen erklärte, aus Konsequenzrücksichten allein Anfragen von Behörden beantworten zu können. Um die Verbreitung und Ausfüllung der mit Subvention des „Socialwissenschaftlichen Vereins" gedruckten Fragebogen machten sich Herr F. Cörper, H. Levy und insbesondere Herr P. Mombert verdient. — Die Arbeit wurde im August 1900 abgeschlossen; wichtige, bis zum Mai 1902 erfolgte Änderungen werden in Anmerkungen erwähnt.

Bei der Einschätzung der realen Kaufkraft der Löhne sind die hohen Wohnungs-, sowie die Lebensmittelpreise, die in München noch durch städtische Aufschläge gesteigert werden, in Berücksichtigung zu ziehen. Zudem ist das Konsumvereinswesen wenig entwickelt. Zum Zwecke einer Vergleichung mit anderen Städten geben die von Jastrow im „Arbeitsmarkt" veröffentlichten Tabellen nützliche Handhaben.

I. Die Trambahn.

Der gesamte Trambahnbetrieb ist konzentriert in den Händen der „Münchener Trambahn-Aktien-Gesellschaft", die ursprünglich als Einzelunternehmung begründet, dann für eine kurze Zeit mit belgischem und zum Schluß mit deutschem Kapital in der heutigen Form fundiert wurde. Die

auf 25 Jahre bemessene Konzession der Gesellschaft erlischt 1907 und wird weder erneuert noch verlängert werden. Von 1892 an geschah die Erweiterung der Anlagen auf Kosten der Stadt, der Betrieb blieb jedoch auch für die Neuanlagen bei der Gesellschaft. Nach dem neueren Vertrage vom 25. Oktober 1897 wird das Trambahnunternehmen insofern für Rechnung der Stadtgemeinde betrieben, als die Gesellschaft von dem nach Deckung der Betriebsausgaben verbleibenden Bruttobetriebsgewinne bis zum Ablauf der ihr erteilten Konzession einen jährlichen, ein- für allemal feststehenden Gewinnanteil von 923 219,05 Mk. erhält, während der hiernach verbleibende Rest des Bruttobetriebsgewinnes ohne Rücksicht auf dessen Höhe der Stadtgemeinde München für das von ihr in das Unternehmen investierte Anlagekapital zufällt. Von dem für die Gemeinde sich allenfalls ergebenden Reingewinne erhält die Gesellschaft sodann einen 25prozentigen Anteil. Die Leitung des Betriebes, sowie die hiermit verbundene Verwaltung des Unternehmens ruht wie bisher bis zum Ablaufe des Vertrages in den Händen der „Münchener Trambahn-Aktien-Gesellschaft"; während nach §§ 22 und 28 des Betriebsvertrages der Stadtgemeinde zur Wahrung ihrer Interessen das Recht der unbeschränkten Kontrolle des ganzen Unternehmens zusteht[1]. Bisher hat indes die Stadt in die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse weder positiv noch negativ eingegriffen, vielmehr sich darauf beschränkt, die Vorschläge der Direktion, die ihr unterbreitet werden, zu genehmigen. Die Angestellten haben bisher auch keine Eingaben bei der Gemeindevertretung eingereicht.

Der Betrieb ist, nachdem die früher bestehende Dampflokomotivlinie abgeschafft und die Pferdeverwendung eingestellt ist, seit August 1900 ausschließlich elektrisch und zwar mit Oberleitung, jedoch besteht für eine Teilstrecke — sogenannte Rangierbahnhöfe inmitten der Stadt — Accumulatorenbetrieb. Im Betriebsjahre 1898/99 hatte die Stadt einen Reingewinn von 470 181,25 Mk., wovon vertragsgemäß $^1/_4$ der Gesellschaft zufiel, die nach reicher Dotierung der Gewinnreserve eine Dividende von $10^1/_2$ % verteilte (für 1899/1900 sind 11 % in Vorschlag gebracht). Verausgabt wurden im Betriebsjahre 1898/99:

Für Verbesserung der Lage des Personals . . .	95 132,24	Mk.
„ Kranken-, Unfall-, Invaliditäts- und Altersversicherung	42 173,04	„
„ Beschaffung von Dienstmänteln, Pelzkollern und Gewährung von Uniformentschädigungen .	15 679,20	„

[1] VII. Geschäftsbericht über das gemeindliche Trambahnunternehmen in München für das Betriebsjahr 1898/99.

an Gratifikationen an Beamte	15 390,—	Mk.
„ „ „ Bedienstete	10 315,—	„
„ Beiträgen zur Pensionskasse	11 575,—	„
„ gezahlten Belohnungen für Führer für Verhütung von Unfällen	540,—	„

Da die pflichtmäßigen und freiwilligen Leistungen nicht ausgeschieden sind, ist ein genauer Nachweis der von der Unternehmung gemachten freiwilligen Aufwendungen in toto oder pro Kopf des zu Schluß des Betriebsjahres auf 927 Bedienstete sich beziffernden Personals nicht angängig. Für Schutzvorkehrungen, die in erster Linie dem Fahrpersonal zu gute kommen, waren gleichzeitig 2698,44 Mk. verwendet (zum Wetterschutz an offenen Wagen).

Zu Ende des Betriebsjahres 1899/1900 — am 29. Juni — wurden 1059 Personen von der Trambahn beschäftigt. Davon gehörten dem niederen Personal[1] folgende Kategorien an:

	Personen
Bureaupersonal.	
Kaufmännisches Personal	11
Technisches Personal	4
Bureaudiener	2
Ausgeher	1
Putzfrauen	6
Fahrpersonal.	
Oberkontrolleur	1
Kontrolleure	9
Bahnmeister	1
Fahrmeister	1
Stationsmeister	21
Schaffner	332
Kutscher und Wagenführer	270
Accumulatorenführer	11
Streckenpersonal.	
Schienenputzerinnen	44
Bahnwärter und Weichensteller	7
Ankuppler	7
Streckenarbeiter (wechselnd)	22
Arbeiter für die Oberleitung	7

[1] Die Grenze zwischen niederem und mittlerem Personal ist keine scharfe.

Depotpersonal.

	Personen
Depotarbeiter	10
Lampenputzer	3
Nachtwächter	5
Wagenwascher	51

Werkstättenpersonal.

	Personen	
Werkmeister	1	
Werkführer	4	
Werkstättenarbeiter (Schlosser, Schmiede, Spängler, Tischler)	75	
Magazinier	1	
Sattler	5	sogenannte Accordanten, die nicht von der Direktion, sondern von anderweitigen Unternehmern für die Gesellschaft beschäftigt werden.
Lackierer	35	
Schmiede	7	
Schreiner	7	

Die letzten Bestände des Pferdebetriebspersonals sind hierbei nicht mehr berücksichtigt, da sie seit August 1900 nicht mehr funktionieren.

Das Bureaupersonal zerfällt in kaufmännisches und technisches. Beides hat eine 8stündige Bureauzeit, an Sonn- und Feiertagen wird am Vormittag gearbeitet und jedesmal von 2 Personen auch am Nachmittag; jeder vierte Sonn- und Feiertag ist im Wechsel ganz frei. Alle Jahre wird ein Urlaub von 8 Tagen gewährt, während dem das Gehalt weiter bezogen wird. Das Gehalt variiert bei der kaufmännischen Abteilung von 140 bis 375 Mk., bei der technischen von 140 bis 350 Mk. pro Monat, die jährlichen Gratifikationen und Zulagen betragen 250 resp. 150 bis 3000 und mehr Mk. Das Aufrücken geht nicht nach einem feststehenden Schema, sondern nach dem Ermessen des Direktors vor sich. 4 ältere Beamte haben Dienstwohnung, sowie freies Holz und Licht. Die Wohnung wird gegenüber der Unfallversicherung mit 200 Mk. berechnet, was sicherlich zu niedrig ist. Die Bureaudiener und der Ausgeher haben durchschnittlich 10 Stunden Arbeitszeit. Sie beziehen an Gehalt 130 Mk. pro Monat, resp. der Ausgeher 3 Mk. pro Tag, haben außerdem freie Wohnung und und einen jährlichen Urlaub von 8 Tagen. Die Putzfrauen sind täglich nur einige Stunden beschäftigt, sie beziehen je nach Länge der Beschäftigung 10, 20, 30 und 50 Mk. pro Monat.

Das Fahrpersonal.

Das zahlreichste Kontingent unter dem Gesamtpersonal stellt das Fahrpersonal. An ihm und seinen Annexen: dem Depot- u. Streckenpersonal kommen zugleich die Eigentümlichkeiten des Trambahndienstes am charakteristischsten zum Ausdruck, während das Bureau- und Werkstättenpersonal specieller Berufszüge in seinen Arbeits- und Lohnbedingungen mehr oder weniger entbehrt. Es ist darum das Hauptgewicht in der Deskription auf das Fahrpersonal und die ihm nahestehenden Gruppen gelegt.

Die Fahrordnung unterliegt ortspolizeilichen Vorschriften, und auch das Fahrpersonal im engeren Sinne (Schaffner und Führer) kann nur im Einvernehmen mit der Polizei angestellt werden, die es in Bezug auf seine moralische und technische Qualifikation prüft. Zugelassen werden nur Leute mit gesundem Gesichts- und Gehörvermögen, die zuverlässig, gut beleumundet und nicht wegen ehrenrühriger Reate (Diebstahl, Betrug u. s. w.) vorbestraft sind, nachdem sie, für den Fall, daß sie Führerdienste leisten wollen, ihre Befähigung vor der „Prüfungs- und Revisionsanstalt des Polytechnischen Vereins“ dargethan haben. Zu Vorbereitungszwecken läßt die Direktion Führeraspiranten acht Tage Probe fahren. Dafür wird keine Vergütung auch bei nachfolgender Anstellung bezahlt[1]. Sind die Vorbedingungen erfüllt, so verpflichtet die Polizei die Neuanzustellenden durch Handgelübde zum Dienst und übergiebt ihnen die Legitimationskarte mit dem Vorbehalt, ihnen die Fahrerlaubnis wieder zu entziehen, falls sie wegen ehrenrühriger Handlungen bestraft werden oder durch grobe Pflichtversäumnisse (Trunkenheit während des Dienstes, ungebührliches Benehmen, Tarifüberschreitung, Unterlassung der Ablieferung von gefundenen Gegenständen, wiederholte Übertretung anderer Bestimmungen) sich disqualifizieren oder fahrlässigerweise Leben und Gesundheit bedrohen. So wurde vor einigen Jahren ein Führer gestrichen, der seinem Schaffner den Fuß abfuhr. Das Fahrpersonal rekrutiert sich aus allen Berufen und Schichten. Man findet alle möglichen Klassen darunter vertreten; es giebt Leute, die sich in aufsteigender Linie bewegen, vom Dienstknecht oder Tagelöhner her, und andere, die früher andere Berufe und Stellungen innehatten: Landwirte, Handwerker, Brauburschen, Hausmeister, Gendarmen, Diener u. s. w. und auch wohl solche, die deklassiert sind. Solange der Betrieb mit Pferden arbeitete, wurden die Neueintretenden zumeist anfänglich im Stall (als Pferdewärter u. s. w.) beschäftigt und rückten dann nach Bedarf auf zum Kutscher. Die Schaffner wurden zumeist neu eingestellt, aus ihnen rekrutierten sich die

[1] Inzwischen abgeändert.

Kontrolleure. Protektion spielte bei der Anstellung eine Rolle. Bei der Elektrisierung wurde das frühere Stallpersonal auf den neuen Linien untergebracht. Von nun ab gilt als feste Regel, neueintretendes Personal, das zum Fahrdienst will, zuerst als Wagenwascher zu beschäftigen. Nach einem Jahre kann der Wagenwascher Führer werden, der Führer bei guter Qualifikation nach 4 bis 5 Jahren Schaffner. Aus den Schaffnern rekrutieren sich die Kontrolleure u. s. w. Altes und teilweise invalides Fahrpersonal wird als Stationsmeister oder Weichensteller beschäftigt.

Wagenführer und Schaffner gehen bei ihrer Anstellung mit der Direktion einen gedruckt vorliegenden Vertrag ein, der ihnen vorgelesen aber nicht in einem zweiten Exemplare ausgehändigt wird. Sie werden darin zum Gehorsam verpflichtet, insbesondere gegen die Vorschriften der Dienstesinstruktion und die Anweisungen der Vorgesetzten. Nach § 2 „ist die Direktion berechtigt, den Angestellten während der Dauer des ersten Jahres, welche Zeit als Probezeit gilt, täglich und zwar auch ohne Angabe oder Vorhandensein eines in seiner Person liegenden Grundes frei nach ihrem Belieben zu entlassen; der Angestellte darf jedoch nur nach vorgängiger zehntägiger Kündigung aus dem Dienste treten". Die Direktion macht indes von diesem Rechte allem Anschein nach keinen Gebrauch[1]. (Der

[1] Diese Abmachung würde dem § 122 der G.O. zuwider sein, wenn die Trambahnangestellten (abgesehen vom Werkstättenpersonal) der G.O. unterständen. Das hiesige Gewerbegericht vertritt (1900) die Anschauung, daß auf Grund der bekannten Auslegung des § 6 der G.O., wonach Pferdebahnen mit Schienenbetrieben als Eisenbahnen angesehen werden, dies nicht der Fall ist, und würde sich für unzuständig erklären, falls Trambahnangestellte i. e. S. bei ihm Klage einreichten.

Doch ist dies bisher nicht vorgekommen. Die ganze Frage ist kontrovers, vorzüglich hinsichtlich der Trambahnen, die nur innerhalb eines Ortes verkehren. Die Einbeziehung der Trambahnangestellten unter die G.O. erscheint durchaus wünschenswert. Es ist Formalismus, zwei so ähnliche Betriebe wie Trambahn und Tramcar verschieden zu behandeln, nur weil die erstere ceteris paribus auch Schienen verwendet. — Die Erläuterungen zum Gewerbegerichtsgesetz — in der Fassung vom 29. September 1901 — von Dr. L. Menzinger, Referent für das Münchener Gewerbegericht, und Dr. J. B. Prenner, Vorsitzender des Gewerbegerichts, nehmen auf Grund eines Urteils des Landgerichts München vom 16. September 1899 nur noch die Wagenführer elektrischer Bahnen von der Gewerbeordnung aus. Das zeigt um so mehr die Unhaltbarkeit des bestehenden Gesetzes, da zwischen Schaffnern und Wagenführern nur geringe Unterschiede der Ausbildung u. s. w. bestehen und die ersteren auch mit Führung der Wagen vertraut sein müssen. Die Münchener Trambahner fordern daher die Unterstellung aller Trambahnangestellten unter die Gewerbeordnung. Die II. Generalversammlung des Centralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands zu Nürnberg 1901 hatte dieselbe Forderung erhoben (cf. „Courier" vom 14. April 1901).

Dienstvertrag ist von altersher im Gebrauch und unverändert immer wieder abgedruckt worden.) Nach Ablauf des ersten Jahres erfolgt Entlassung oder Dienstaustritt nach vorhergehender vierzehntägiger, jeden Tag zulässiger Kündigung. Nach § 3 ist die Direktion zu sofortiger Dienstentlassung berechtigt bei Dienstwidrigkeiten im Sinne des § 123 der Gewerbeordnung, ferner in den allgemein gesetzlich bestimmten Fällen, bei Zuwiderhandlungen gegen die von den Behörden und der Direktion erlassenen Dienstesvorschriften, bei Verweigerung von Gehorsam gegenüber der Direktion und den sämtlichen Aufsichtsorganen. Hinsichtlich der Dienstzeit ist ausgemacht, daß sie von 6 Uhr morgens bis 10 Uhr abends, je nach Anordnung der Direktion, dauert; sollte die Direktion mehr Arbeitsstunden anordnen, so ist der Angestellte zu deren Einhaltung unbedingt, jedoch nur gegen eine besondere Vergütung verpflichtet. Die Dienstzeit erstreckt sich ununterbrochen auf Sonn- und Feiertage. Freie Tage ist die Direktion nach freiem Ermessen, ohne Einwand seitens des Bediensteten, zu bestimmen befugt. Das Reservehalten, dessen Dauer die Direktion nach ihrem Belieben bestimmt, wird bezahlt.

Im Winter kann die Direktion die Bediensteten zum Schneeschaufeln und Bahnräumen verwenden[1]. Für die pünktliche und gewissenhafte Erfüllung der übernommenen Verpflichtungen und zur Sicherheit für die gegen ihn allenfalls erwachsenden Ansprüche hat der Angestellte eine Kaution von 100 Mk. in einem guten Wertpapiere zu hinterlegen, dessen Zinscoupons am Zinstage verabfolgt werden. „Die Kaution kann von der Direktion nach ihrer Entscheidung ganz oder teilweise eingezogen werden:

1. wenn der Angestellte ohne vorherige Kündigung oder vor Ablauf der vereinbarten Kündigungsfrist den Dienst verläßt oder die ihm obliegenden Dienstleistungen verweigert;

2. wenn durch Verschulden des Angestellten die ihm anvertrauten elektrischen Motorwagen bezw. deren elektrische Ausrüstung oder sonstiges Eigentum der Gesellschaft beschädigt wurde, und zwar auch wenn der der Gesellschaft zugehende Schaden ein geringerer als der Kautionswert ist;

3. wenn durch Verschulden des Angestellten Fahrgäste, Passanten oder Besitzgegenstände derselben verletzt bezw. beschädigt werden."

Diese Bestimmungen hinsichtlich der Kaution kamen thatsächlich seit vielen Jahren nicht zur Anwendung. Bei Zuwiderhandlungen gegen die übernommenen Verpflichtungen, sowie gegen die geltenden Dienstes- und behördlichen Vorschriften, dann in Fällen eines nicht musterhaften Ver-

[1] Doch nicht mehr an freien Tagen.

haltens ist die Direktion berechtigt, Geldstrafen bis zur Höhe von 5 Mk. für den einzelnen Fall aufzuerlegen oder bis zu einer Dauer von 14 Tagen vom Dienste zu suspendieren, für welche Zeit der Lohn nicht weiter bezahlt wird, und sich hierfür, sowie auch für jene Schäden und Kosten, welche der Gesellschaft aus der Aufführung der Angestellten gerichtlich und außergerichtlich erwachsen, ohne weiteres aus dem fälligen Dienstlohn und der Kaution bezahlt zu machen.

Sofortige Entlassung kann verfügt werden, wenn der Angestellte zu rasch und lässig, überhaupt mit Gefahr für Publikum, fremdes Fuhrwerk u. s. w. fährt und im Dienste betrunken ist. Die Strafen und Entlassungen können mittels öffentlichen Anschlages dem Personal bekannt gemacht werden. „Der Angestellte verzichtet auf jede Einrede gegen die von der Direktion festgesetzten Geldstrafen und jene Verfügungen, welche sie nach den ihr eingeräumten Befugnissen trifft, und begiebt sich vorkommenden Falles des Rechtes gerichtlicher Austragung." Der Angestellte ist ververpflichtet, jederzeit — namentlich auch in der Zeit zwischen seiner Kündigung und dem Dienstaustritt — bei gleichem Gehalte eine anderweitige, seinen Fähigkeiten und seiner bisherigen Stellung im allgemeinen entsprechende Beschäftigung gewissenhaft auszuüben, widrigenfalls er sofort entlassen wird. Im Dienst ist die vorgeschriebene Uniform zu tragen.

Der normale tägliche Dienst der Wagenführer und Schaffner beträgt 10 Stunden, inkl. Pausen 11¼ bis 14 Stunden. Die Mittagspause fällt in die Zeit von ½11 bis ½3 Uhr und umfaßt 1 Std. 12 Min., 1 Std. 24 Min. bis 2 Std.

Erstreckt sich der Dienst über den größeren Teil des Tages, so findet in der Zeit zwischen ½5 bis ½8 eine zweite Ablösung von gleicher Zeitdauer statt. Die älteren Angestellten haben regelmäßig den gleichen Dienst, im Umwechsel unterbrochen durch den Ablösungsdienst, der alle 3—4 Monate für die Dauer eines Monats eintritt.

Einige Beispiele zur Erläuterung: normaler Dienst: 7—12, 1—6, 7—9, Ablösungsdienst: 5—9, 11—2, 5—7; oder von 8¼ bis 9¼ mit zwei Pausen oder von 7 bis 10 mit zwei Pausen u. s. w. Während es nach Möglichkeit vermieden wird, das ältere Personal die Linien wechseln zu lassen — wodurch der Dienst verlängert und die Ausgaben vermehrt werden, da es nicht immer möglich ist, zum Essen nach Hause zu kommen —, werden die jüngeren Angestellten, die sogen. Reservefahrer dazu verwendet, dem wechselnden Verkehrs- und Personalbedarf zu dienen. Wenn sie die Linie wechseln, haben sie verlängerte Wege und eine um 80 Pf. bis 1 Mk. vermehrte Ausgabe für den Fall, daß sie sonst zu Hause essen würden. Auf

20 Führer werden 3 Reserveführer und auf 20 Schaffner 5 Reserveschaffner gerechnet; es sind mehr Reserveschaffner erforderlich, weil die Anhängewagen keines eigenen Führers bedürfen. Überstunden sind seit der Elektrisierung zahlreicher geworden, häufiger kommen sie auf den verkehrs-intensiveren Linien und an verkehrsreicheren Tagen vor (Sonn- und Festtage). Ihre Zahl schwankt zwischen 0 und 10 und mehr im Monat. Die Führer haben weniger Überstunden wie die Schaffner (aus dem gleichen Grunde wie oben). Unter Umständen kann es zutreffen, daß nach einem längeren Überstundendienst bis ca. 12 Uhr am andern Morgen schon früh wieder auszurücken ist.

Freie Tage kommen auf den Monat etwa 3 im Sommer und 4 bis 5 im Winter. Die Führer haben regelmäßiger[1] frei als die Schaffner, da man die letzteren für die Anhängewagen, sei es zum Ersatze oder für den intensiveren Verkehr, häufiger heranzieht. Die freien Tage sind häufiger oder seltener, je nachdem die betr. Linie mit mehr oder weniger Personal besetzt ist, der Verkehr stärker oder schwächer wird und viel oder wenig Angestellte erkrankt sind. Weil der Sonntag ein Tag mit verdichtetem Verkehr ist, wird an ihm sehr selten, höchstens im Winter einmal, freigegeben. Der freie Tag wird um 2 bis 4 Stunden Reservedienst vermindert, während welcher Zeit (zwischen 5 und 9 Uhr früh) ein kleinerer Teil zum eventuellen Ersatz für ausbleibendes Personal sich auf seinem entsprechenden Depot aufzuhalten hat. Bleiben Leute aus, so haben die Reservehalter sie zu vertreten und je nach Umständen mehrere Stunden oder den ganzen Tag Dienst zu leisten. Ein so mehr oder weniger durch Dienst ausgefüllter Tag wird indes im Turnus als freier gerechnet, außer der Dienst hat den ganzen Tag gedauert.

Wünscht das Personal Urlaub, so wird er ihm auf Ansuchen, soweit der Dienst es erlaubt, aber ohne Weiterzahlung des Lohnes, gewährt. Die ersten 2—3 Urlaubstage werden dabei als eine Zusammenlegung der für einen halben Monat fälligen freien Tage gerechnet und entsprechend bezahlt. Dafür wird dann in dem nächsten halben Monat kein freier Tag gegeben. Einer Eingabe des Fahrpersonals, die um einen bezahlten jährlichen Urlaub nachsuchte, wurde nicht stattgegeben. Dafür wurde aber die Gratifikation erhöht und schon nach 5jähriger Dienstzeit statt wie bisher nach 10jähriger gewährt.

Die Löhne sind seit kurzem erhöht und neu geregelt und stellen sich nunmehr folgendermaßen:

---

[1] Inzwischen ausgeglichen.

Löhne per Arbeitstag:

	der Schaffner Mk.	der Wagenführer Mk.
bei Eintritt	3,—	3,—
nach einem Jahr	3,25	3,25
„ $1^1/_2$ Jahren	3,50	3,50
„ 3 „	3,65	3,65
„ 5 „	3,75	3,85
„ 7 „	3,85	4,—
„ 10 „	4,—	4,25
„ 12 „	4,15	4,50
„ 15 „	4,25	4,70
„ 17 „	4,35	4,85
„ 20 „	4,50	5,—

Die Überstunden werden mit 50 % Aufschlag bezahlt, also pro Stunde $\frac{\text{Tagelohn} \times 3}{10 \times 2}$. Daneben wird bei den Schaffnern auf eine regelmäßige Trinkgeldereinnahme gerechnet, die je nach Geschicklichkeit und Linie pro Tag (das Jahr zu 300 Tagen gerechnet) 80 Pf., 1 Mk., 1,50 Mk. und 2 Mk. (auf der besten Linie: der grünen) ausmacht. Durch die Einführung des Einheitstarifes von 10 Pf. und des beschleunigten elektrischen Betriebes wird neuerdings die Trinkgeldereinnahme vermindert. Davon wird an den Führer üblicherweise 20—40 Pf. täglich abgegeben. Die turnusmäßigen freien Tage werden mit 1,50 resp. 2 Mk. bezahlt, je nachdem der Tagelohn bis 3,50 Mk. einschließlich oder mehr beträgt. Die an den freien Tagen geleisteten Stunden (Reservehalten ev. Dienst) werden pro Stunde mit $\frac{\text{Tageslohn} - 1{,}50 \text{ resp. } 2 \text{ Mk.}}{10}$ bezahlt. Außerdem bezieht das Fahrpersonal nach fünfjähriger Dienstzeit Gratifikationen, die für die Schaffner 20—30 Mk., für die Führer 20—50 Mk., die Kontrolleure bis 500 Mk. und die Stationsmeister 100—150 Mk. jährlich ausmachen. Das niedere Depot- und verwandtes Personal erhält nach 10 Jahren 20—40 Mk. jährliche Gratifikation.

Die Führer erhalten, wenn sie durch ihre Umsicht und Energie Unglücksfälle (z. B. Zusammenstöße mit Fuhrwerken) verhüten, für jeden einzelnen Fall 10 Mk. Prämie.

Für den Dienst sind sowohl von der Polizei wie von der Direktion eine Reihe von Vorschriften erlassen, die jedem Mitgliede des Fahrpersonals gedruckt übergeben werden. Die polizeilichen Vorschriften unter-

sagen z. B. das Rauchen und stellen Normen auf über das Reinhalten und die Beleuchtung der Wagen, die Aufnahme trunkener Personen, die Mitnahme von Tieren und Gepäckstücken, die Fahrgeschwindigkeit, die Aufnahme weiterer Fahrgäste, falls der Wagen besetzt ist. Verfehlungen gegen diese Vorschriften werden von Polizei und Direktion mit Strafe bedroht. Zuwiderhandlungen werden nach Art. 152 Abs. 1 des Polizeistrafgesetzbuches mit Geld bis zu 45 Mk.] oder mit Haft bis zu 8 Tagen bestraft. Die Zuwiderhandlungen betreffen meistens zu schnelles Fahren, die Benutzung anderer als vorgeschriebener Geleise („gegen den Wechsel Fahren") und Überfüllung des Wagens. Die Strafe beträgt erstmalig 4,30 Mk. Doch wird dagegen fast immer Berufung beim Amtsgericht eingereicht, das das Personal freizusprechen pflegt, da es für die Überfüllung meist nicht verantwortlich zu machen ist. Die von der Direktion erlassene Dienstinstruktion von 1883 wird gegenwärtig mit Anpassung an die inzwischen erfolgte Elektrisierung umgearbeitet. Auf Rapport des Aufsichtsbeamten hin verhängt die Direktion nach Anhörung des zu Strafenden je nach Bedarf folgende Strafen: Verweis, Geldstrafen von 1 bis 5 Mk., Strafurlaub bis zu 14 Tagen und in schweren Fällen sofortige Entlassung. Das ganze Strafensystem wird im Gegensatz zu früheren Jahren ohne Härte gehandhabt. Im Jahre 1899 wurden insgesamt 384 Mk. Geldstrafen verhängt, während sie in früheren Jahren bis zu 2000 Mk. betragen hatten.

Die häufigeren Verfehlungen sind: Zuspätkommen, Weglassen der Schutzvorrichtung, Unterlassung der Billetverabreichung, Unterhaltung mit dem Kutscher, falsche Eintragung der Korrespondenz bei Umsteigebilleten, unvorschriftsmäßige Stellung, Schlafen während der Fahrt, schlechtes oder leichtsinniges Fahren, verzögerte Abfahrt auf den Endstationen (im Jargon: „Hängen") u. s. w. In all diesen Fällen wird meist mit 1 Mk. bestraft. Strafurlaub wird verfügt bei verschuldeten Zusammenstößen, Betrunkenheit und groben Nachlässigkeiten. Wiederholter Verkauf derselben Billets (sogen. „Wildern") zieht 14tägigen Strafurlaub, das zweite Mal oder auch sogleich Entlassung nach sich. Im übrigen erfolgt sofortige Entlassung bei wiederholten Fahrlässigkeiten und Leichtfertigkeiten und außerdem, wenn die Polizei die Fahrerlaubnis entzieht.

Haftung besteht bei den Schaffnern für die Ablieferung der auf Grund der Kontrolleintragungen sich ergebenden Einnahme und für die restierenden Billete.

Die Kontrolleure haben einen Tagesgehalt von 5 Mk. bis zu 5,75 Mk. steigend nach Befinden der Direktion; der Oberkontrolleur bezieht 5,75 Mk. pro Tag und 30 Mk. Wohnungszuschuß pro Monat. Der täg-

liche Dienst dauert im Wechsel von 8 bis 9 Uhr (mit zwei Pausen von je 1 Stunde) und von 6^{30} bis 12 Uhr nachts (mit 4 Pausen von 8^{30} bis 9^{30}, 12 bis 2, 5 bis 6 und 8 bis 9^{30} Uhr). Alle 14 Tage ist 1/2 Tag frei, der aber voll bezahlt wird. Nachdem die Löhne der Führer und Schaffner erhöht sind, dürfte auch eine entsprechende Lohnaufbesserung[1], sowie eine vermehrte Gewährung von freien Tagen für die Kontrolleure bald zu erwarten sein.

Der Fahrmeister bezieht täglich 4,75 Mk., neuerdings 5,50 Mk. und hat den Tag über Dienst mit Pausen nach Bedarf (ähnlich wie die Kontrolleure). Alle 14 Tage ist 1/2 Tag bei voller Bezahlung frei.

Der Bahnmeister hat einen täglichen Dienst bis 12 Stunden, der sich mit den Pausen über den ganzen Tag verteilt. Der tägliche Gehalt beträgt 5,50 Mk. Außerdem wird eine Dienstwohnung zur Verfügung gestellt. Freie Tage nimmt er sich, soweit seine Arbeitseinteilung es erlaubt, jedenfalls nicht häufig.

Stationsmeister sind meistens frühere Führer (Kutscher), die zum Fahrdienst wegen Alter oder teilweiser Invalidität nicht mehr geeignet sind. Sie haben die gleiche Lohnskala wie die Führer und die gleiche Bezahlung für die beiden freien Tage, die sie im Monat haben. Der Dienst war bisher am „langen" Tage von 6^{30} bis 12 Uhr nachts, am „kurzen" Tage von 7 bis 8 Uhr im Wechsel mit 2 Stunden Pause. Für den Nachtdienst wurde 50 Pf. Zulage bezahlt. Neuerdings wird der Dienst, der in der Revision der Couponbücher und Kontrollkarten der Schaffner und der Aufzeichnung der von jedem Wagen vollführten Fahrten besteht, von zwei Abteilungen ausgeübt, die von 1/27 bis 11 und von 2 bis 6 Uhr, sowie von 11 bis 2 und 6 bis 12 Uhr im Wechsel thätig sind. Die beiden Abteilungen wechseln einmal im Monat ab. Indes ist diese Neuerung nicht für alle Stationsmeister erfolgt[2].

Bahn- und Fahrmeister, Stationsmeister, Kontrolleure, Schaffner, Führer haben im Dienste eine von der Polizei vorgeschriebene Uniform zu tragen, die in Rock, Hose, Mütze und Mantel besteht. Jeder hat deren zwei zu besitzen, die bei der jährlichen „Frühjahrsparade" vorzuzeigen sind.

Für den Sommer ist in diesem Jahre auf eine Eingabe der Angestellten hin das Tragen von leichteren Blousen gestattet, aber nicht vorgeschrieben worden. Die Anschaffungskosten einer Uniform machen 50 bis 60 Mk. aus, sie ist in 1 bis 2 Jahren zu erneuern, Hosen häufiger.

---

[1] Inzwischen eingetreten.

[2] Überstunden werden jetzt bezahlt.

Der Mantel wird alle zwei Jahre von der Gesellschaft gratis geliefert. Außerdem erhält der Führer im Winter einen Pelzkoller zur Benützung. Nach einer 5jährigen Dienstzeit wird jährlich ein Uniformzuschuß von 25 Mk., nach einer 10jährigen ein solcher von 50 Mk. gewährt.

Für die Führer ist im Sommer das Tragen von weißen Handschuhen seitens der Direktion vorgeschrieben. Diese Vorschrift ist in mancherlei Hinsicht lästig, weil die Handschuhe in heißen Tagen unbequem sind, außerdem eine Extraausgabe ausmachen — Anschaffung und häufiges Waschen — und gelegentlich zu Strafen Anlaß geben können. Die Führer wünschen daher die Abschaffung dieser Vorschrift, die in der That weder hygienischen noch ästhetischen Wert hat[1].

Das Fahrpersonal hat seine Wohnungen möglichst in der Nähe desjenigen Depots, zu dem es gehört. Die Depots (5 an der Zahl) liegen in den früheren, jetzt einverleibten Vororten. Die Stationsmeister suchen in der Nähe ihrer Stationierung Wohnung zu erhalten. Die Entfernung bis zum Depot wird mit 2, 3, 5, 6, 10 und mehr Minuten bis zu einer halben Stunde angegeben. Die Beschaffung billiger, kleiner Wohnungen wird auch in den Vororten von Jahr zu Jahr schwieriger. Die Preise schwanken für 1 Zimmer und Küche zwischen 20 und 30 Mk. pro Monat, für 2 Zimmer ca. 25 Mk., und für 2 Zimmer und Küche beträgt der Mietpreis 30 Mk. und mehr. Manche Angestellte nehmen größere Wohnungen und vermieten 1 bis 2 Zimmer ab zu je 10 bis 15 Mk. Die Wohnungen in den neuen Häusern sind relativ geräumiger und besser, wenn sie auch den Übelstand haben, daß verschiedene Parteien auf demselben Korridor wohnen. Häufig steht das Ehebett in der Küche. Die Ledigen mieten ein möbliertes Zimmer zum Preise von 8 bis 12 Mk. im Monat. Der größte Teil der Führer und Schaffner ist übrigens verheiratet.

Die älteren Angestellten, die ihre feste Linie haben, essen zu Hause, außer wenn sie auf einer anderen Linie aushelfen müssen. Bei Versetzung von einer Linie auf eine andere hat der Angestellte entweder längere Wege oder die Kosten eines Umzugs. Für solche Fälle wird eine gewisse Entschädigung gewünscht. Die jüngeren Leute, die die Linien wechseln, essen meist nicht zu Hause. Morgens rücken sie in der Regel von den gleichen Depots aus; an den Abenden der Sonn- und Feiertage werden sie mit Sammelwagen dahin zurückbefördert.

---

[1] Auf die Eingaben des Verbandes hin werden jetzt vier Paar Handschuhe jährlich geliefert.

Streckenpersonal.

Die Münchener Trambahn beschäftigt für Dienste, die wohl in allen anderen deutschen Großstädten von männlichen Arbeitern besorgt werden, nämlich für das Schienenreinigen[1], weibliches Personal, wie denn in München Frauen überhaupt häufiger zu sonst den Männern vorbehaltenen Arbeiten verwendet werden, z. B. bei Bauten. Die Schienenputzerinnen haben 12stündige Arbeitszeit, von der 1½ Stunden Pausen abgehen. Die Arbeit ist überwiegend Nachtarbeit, nämlich von 4 resp. 5 Uhr nachmittags bis 4 resp. 5 Uhr morgens.

Der Lohn beträgt 2 Mk., nach einem halben Jahre 2,20 Mk. Überstunden werden ohne Aufschlag bezahlt. 3—4 Tage sind im Monat von morgens 8 Uhr ab frei, werden aber nicht bezahlt.

Die Weichensteller und Ankuppler, zumeist teilweise invalide Leute, die früher in anderen Stellungen bei der Trambahn beschäftigt waren, haben die gleichen Lohnbedingungen wie die betr. Kategorien, aus denen sie hervorgegangen sind. Der tägliche Dienst erstreckt sich von 5^{30}—11 und 2—6 Uhr oder von 11—2 und 6—¾12 Uhr. Freie Tage werden nach Meldung 1—2 mal im Monat gegeben, aber nicht bezahlt. Die Dienstuniform (Rock und Hose) wird nach Bedarf geliefert, außerdem alle 2 Jahre ein Mantel.

Die Streckenarbeiter unterliegen in ihrer Anzahl stärkerem Wechsel. Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt 12 Stunden, abzüglich 2 Stunden Pausen. Indes wechselt sie stark; Nacht- und Überstunden kommen bei dieser Kategorie sehr häufig vor. Der Lohn beträgt 30—35 Pf. pro Stunde; Nacht- und Überstunden werden 1½fach bezahlt. Das durchschnittliche Monatseinkommen beträgt 90—130 Mk., doch kann es gelegentlich bei vieler Überstunden- und Nachtarbeit bis 150 Mk. und mehr steigen. Freie Tage werden nach Bedarf gegeben, meistens Sonntags, aber nicht bezahlt.

Die Arbeiter für die Oberleitung haben Dienst von 6 bis 6 Uhr mit den üblichen 2 Stunden Pause. Ihre Arbeits- und Lohnverhältnisse sind im übrigen die gleichen wie die der Werkstättenarbeiter (siehe unten).

Depotpersonal.

Unter diese Sammelrubrik sind hier alle Arbeiter zusammengefaßt, die irgendwie auf den Depots beschäftigt sind, ohne zu dem Werkstättenpersonal zu gehören. Die Depotarbeiter im engeren Sinne haben Dienst von

[1] Neuerdings auch großenteils für das Weichenstellen.

6 bis 6 Uhr mit 2 Stunden Pause. Der Lohn beträgt 3 Mk. beim Eintritt, 3,25 Mk. nach einem Jahre, 3,50 Mk. nach 3 Jahren, 3,75 Mk. nach 6 Jahren, und 4,50 Mk. nach 15 Jahren.

Freie Tage werden auf Verlangen, soweit Personal abkömmlich ist, erteilt, aber nicht bezahlt.

Die Lampenputzer haben die gleichen Arbeits- und Lohnbedingungen, wie die Depotarbeiter.

Die Nachtwächter haben die Depots zu bewachen im Sommer von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens, im Winter von 8 bis 8 Uhr, mit 1½ Stunden Pausen. Die Entlöhnung ist dieselbe wie bei den Depotarbeitern. Dienstfrei wird nur auf Meldung hin gegeben, kommt indes nicht häufig vor, und der Lohn wird dann nicht weiter gezahlt.

Die Wagenwascher haben dieselben Lohnbedingungen wie die Depotarbeiter, auch hinsichtlich der freien Tage. Der Dienst wird in 2 Abteilungen von 4 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags (mit ½ Stunden Frühstücks- und 1½ Stunden Mittagspausen) und von ½9 Uhr abends bis 7 Uhr früh (mit einer Pause von ½1 bis ½2 Uhr) geleistet. Die Neueintretenden haben den Nachtdienst.

Das Werkstättenpersonal

umfaßt die Werkmeister, Werkführer, Handwerker und ungelernten Arbeiter, die in den Reparaturwerkstätten der einzelnen Depots Verwendung finden. Die tägliche Arbeitszeit umfaßt 12 Stunden, abzüglich 2 Stunden Pausen[1]. Der Werkmeister bezieht 5 Mk. pro Tag, die Werkführer 4,25—4,75 Mk. 4 Werkführer haben zudem Dienstwohnung im Depot, die bei den Versicherungen zu 200 Mk. angerechnet wird. Die Handwerker erhalten zu Beginn einen Tagelohn von 3,50 Mk., nach ½ Jahre 3,75 Mk., nach einem Jahre 4 Mk., von da ab steigt er in Raten weiter und erreicht nach 10 Jahren das Maximum von 5 Mk., Qualitätsarbeiter bekommen 25 Pf. mehr. Gelegentlich kommen in den Werkstätten Accordlöhne vor.

Die Helfer (nichtgelernte Arbeiter) bekommen zu Beginn pro Tag 3 Mk., nach ½ Jahre 3,25 Mk., nach 1 Jahre 3,50 Mk. u. s. w., bis nach 10 Jahren das Maximum von 4,50 Mk. erreicht ist. Der Sonntag ist zumeist frei. Überstundenarbeit wird mit 50% Aufschlag, Nachtarbeit doppelt bezahlt.

Der Magazinierposten ist eine Art Ruheposten. Der tägliche Dienst beträgt 10 Stunden (von 6 bis 6 mit 2 Stunden Pausen), der Lohn 3,75 Mk.

---

[1] Der Arbeitstag ist jetzt auf 9 Stunden reduziert.

Wohlfahrtseinrichtungen, Versicherungskassen, Vereine.

Seit dem 1. April 1900 erhalten sämtliche Angestellten der Trambahn, die als Reservisten oder Landwehrmänner zu militärischen Übungen einberufen werden, für die 14 Tage Übungszeit den vollen Betrag ausbezahlt.

Das Personal hat Freifahrt, die Angehörigen empfangen sehr billige Abonnements (statt zu 15 Mk. zu 2 Mk.).

Für das gesamte Betriebs- und Kontorpersonal, sofern ihre Beschäftigung nicht durch die Natur ihres Gegenstandes oder im voraus durch Vertrag auf einen Zeitraum von drei oder weniger Tage beschränkt ist und soweit der Lohn nicht $6^2/_3$ Mk. pro Tag oder 2000 Mk. pro Jahr übersteigt, besteht eine obligatorische Betriebskrankenkasse.

Nach dem Statut können auch nicht versicherungspflichtige Personen, welche beim Trambahnbetrieb beschäftigt sind, Mitglieder der Kasse werden, soweit ihr jährliches Gesamteinkommen 2000 Mk. nicht übersteigt, unter der Voraussetzung, daß eine ärztliche Untersuchung keine bereits bestehende Erkrankung ergiebt. Bei Befund eines „nicht normalen Gesundheitszustandes" erhalten diese freiwilligen Mitglieder erst 6 Wochen nach der Anmeldung den Anspruch auf Krankenunterstützung. Von dem obligatorischen Beitritt sind diejenigen versicherungspflichtigen Personen befreit, die nachweislich Mitglieder einer den Anforderungen des § 75 des Krankenversicherungsgesetzes genügenden Hilfskasse sind. Solche Hilfskassenmitglieder, welche in ihrer bisherigen Kasse weniger als die Hälfte des für den jetzigen Beschäftigungsort festgesetzten ortsüblichen Tagelohns als Krankengeld zu beanspruchen haben, bleiben nur noch zwei Wochen nach dem Eintritt in die Beschäftigung vom obligatorischen Eintritt befreit. Kassenmitglieder, die aus dem Trambahnbetriebe ausscheiden und nicht auf Grund ihrer neuen Beschäftigung Mitglieder einer anderen Betriebs-, Orts- u. s. w. Kasse werden, können freiwillige Mitglieder bleiben, solange sie sich im Gebiete des Deutschen Reiches aufhalten. Eintrittsgeld im Betrage des für 6 Wochen zu leistenden vollen Kassenbeitrages wird nur von denjenigen freiwillig beitretenden Mitgliedern erhoben, welche das 45. Lebensjahr zurückgelegt haben oder deren Gesundheit nach der bei ihrer Anmeldung vorgenommenen Untersuchung keine normale ist, außer wenn sie innerhalb der ihrer Anmeldung vorhergehenden 13 Wochen einer anderen Krankenkasse angehört oder Beiträge zur Gemeindekrankenversicherung geleistet haben. Als Krankenunterstützung wird gewährt: 1. freie ärztliche Behandlung (freie Arztwahl!), freie Arznei, sowie Brillen und ähnliche Vorrichtungen oder Heilmittel,

welche zur Heilung des Erkrankten oder zur Herstellung und Erhaltung der Erwerbsfähigkeit nach beendigtem Heilverfahren erforderlich sind. 2. im Falle der Erwerbsunfähigkeit vom dritten Tage nach der Erkrankung ab für jeden Kalendertag einschließlich der Sonn- und Festtage als Krankengeld die Hälfte des wirklichen Arbeitsverdienstes, soweit derselbe 4 Mk. pro Tag nicht übersteigt. Die Krankenunterstützung endet spätestens mit dem Ablauf der 13. Woche nach Beginn der Krankheit, im Falle der Erwerbsunfähigkeit spätestens mit dem Ablauf der 13. Woche nach dem Beginn des Krankengeldbezuges. (Bei Unfällen werden von der 5. Woche an statt 3/6 des Tagesverdienstes unter 4 Mk. 4/6 bezahlt; das letzte 1/6 zahlt die Unfallversicherung.) Der Vorstand kann an Stelle der angeführten Krankenunterstützung freie Kur und Verpflegung im Krankenhause gewähren: 1. für Mitglieder, die in eigener oder der Haushaltung ihrer Familie leben, mit deren Zustimmung; unabhängig davon, wenn die Art der Krankheit Anforderungen an die Behandlung oder Verpflegung stellt, welchen in der Familie des Erkrankten nicht genügt werden kann, oder wenn die Krankheit eine ansteckende ist, oder wenn der Zustand oder das Verhalten des Erkrankten eine fortgesetzte Beobachtung erfordert; 2. für sonstige Erkrankte unbedingt. Hat der in einem Krankenhause untergebrachte Angehörige, die er bisher aus seinem Arbeitsverdienste unterhalten hat, so ist für diese die Hälfte des festgesetzten Krankengeldes zu zahlen. Ein im Krankenhause untergebrachter ohne solche Angehörige erhält 1/8 des zur Anrechnung gelangenden Arbeitsverdienstes als Krankengeld bar ausbezahlt. Mitglieder, die den ihnen im Krankheitsfall auferlegten Vorschriften (Beobachtung der ärztlichen Vorschriften, Arbeiten nur mit besonderer Genehmigung, Besuch öffentlicher Lokale nur mit Erlaubnis des Vorstandes u. s. w.) zuwiderhandeln, können vom Vorstand in eine Strafe bis zu 5 Mk. genommen werden. Gleichzeitig anderweitig versicherten Mitgliedern wird das Krankengeld soweit gekürzt, als es zusammen mit dem anderweitig bezogenen Kankengelde den vollen Betrag des wirklichen durchschnittlichen Arbeitsverdienstes, nicht des bloß zur Anrechnung gelangenden, überschreitet. Die Mitglieder sind bei Vermeidung einer Ordnungsstrafe bis zu 20 Mk. verpflichtet, solche anderweitigen Versicherungsverhältnisse dem Vorstande anzuzeigen. Mitglieder, die die Kasse durch eine mit dem Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte bedrohte strafbare Handlung geschädigt haben, wird für die Dauer von 12 Monaten, solchen, die sich eine Krankheit vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung bei Schlägereien, durch Trunkfälligkeit oder geschlechtliche Ausschweifungen[1] zugezogen haben, für die Dauer dieser Krank-

[1] Vom medizinischen Standpunkte aus nicht ratsam.

heit Krankengeld nicht gewährt. Weiblichen Mitgliedern, die mindestens 6 Monate einer Krankenversicherungskasse angehört haben, wird im Falle der Entbindung auf die Dauer von 4 Wochen eine Unterstützung in Höhe des Krankengeldes gewährt. Bei der Entbindung oder später eintretende Erkrankungen begründen denselben Anspruch auf Unterstützung wie andere Erkrankungen.

Im Todesfall eines Mitgliedes wird ein Sterbegeld im zwanzigfachen Betrage des zur Anrechnung gelangenden Arbeitsverdienstes gewährt (also bis zu 80 Mk.). Vorsitzender der Betriebskrankenkasse ist der Direktor, Kassenführer der 1. Buchhalter der Trambahn. Die übrigen 5 Mitglieder des Vorstandes wählt die Generalversammlung ohne Mitwirkung der Vertreter der Firma. Auf der Generalversammlung hat der Vertreter der Firma höchstens ein Drittel sämtlicher Stimmen. Sämtliche Beiträge zahlt die Firma, ebenso wie sie die Beiträge zur Invaliditäts- und Altersversicherung allein trägt, solange beide zusammengenommen den Betrag von 5 Mk. im Monat nicht übersteigen.

Im Jahre 1899 wurden verausgabt:

		ℳ	₰
I.	Für ärztliche Behandlung	5675	65
II.	„ Arznei und sonstige Heilmittel	4665	15
III.	„ Krankengelder an Mitglieder	10647	41
	„ „ „ Angehörige der Mitglieder	56	98
IV.	„ Unterstützungen an Wöchnerinnen	102	76
V.	„ Kur- und Verpflegskosten an Krankenanstalten	576	10
VI.	„ Sterbegelder	360	90
VII.	„ Kapitalanlage	598	74
VIII.	„ Sonstige Ausgaben	6	60
	Summa	22690	29

Die Kasse zählt 908 männliche und 52 weibliche Mitglieder, auf die 382 bezw. 31 Krankheitsfälle mit 5881 bezw. 747 Krankheitstagen und 5 männliche Sterbefälle entfielen. Da der vorgeschriebene Reservefonds erreicht ist, so dürfte die Gewährung des Krankengeldes schon vom Tage des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit an statthaft sein (vergl. unter Tramcar die betr. Bestimmung der Ortskrankenkasse IX, die indes nur in Krankeitsfällen von mehr als einer Woche Dauer auch für die ersten 3 Tage das Krankengeld zahlt).

Das wechselnde Personal der Trambahn, wie die Streckenarbeiter, ist in der Ortskrankenkasse IX versichert, solange es weniger als 1 Jahr im Dienste ist. Für dieses zahlt das Unternehmen nur die gesetzlich vorgeschriebenen Beiträge.

Die zur Anmeldung gelangenden Krankheitsfälle werden statistisch nur mit Bezug auf die Gesamtdauer und die Zahl der Fälle bearbeitet, die einzelnen Krankheitsarten aber nicht notiert und ausgeschieden. Infolgedessen sind die häufiger vorkommenden und die als Berufskrankheiten zu bezeichnenden Erkrankungen statistisch nicht faßbar. Nach den Mitteilungen eines Arztes, der eine große Praxis unter dem Trambahnpersonal hat, gehören zu den häufigen Krankheitsformen:

1. Tuberkulosen meist geringen Grades, dar. Lungenspitzenkatarrhe und chronische Bronchialkatarrhe. Einige Fälle wurden an die Volksheilstätte in Planegg überwiesen. Das neuerdings vermehrte Auftreten dieser Erkrankungen wird von dem betreffenden Arzte mit dem schnelleren elektrischen Betriebe, der den Staub stärker aufwirble, in Verbindung gebracht. Häufiger sind die Schaffner von diesen Krankheiten befallen. — Doch ist Material und Beobachtungszeit noch zu gering, als daß sichere Schlüsse daraus gezogen werden könnten.

2. Rheumatismen (nicht sehr häufig).

3. Bronchitiden aller Art.

Im ganzen ist das Personal gesund und kräftig und auch im besten Alter (Anfangs 20 bis 45 Jahre); bei geringeren Erkrankungen pflegt es weder die Arbeit auszusetzen noch zum Arzte zu gehen. Von den Angestellten selbst (d. h. dem Fahrpersonal) werden als häufigere Erkrankungen angegeben: Verstopfungen, Blasen- und Steinleiden (auf zu wenig Bewegung und eine zu geringe Anzahl von Bedürfnisanstalten zurückgeführt), Fußleiden, Krampfadern, Unterschenkelgeschwüre, Leberleiden infolge von Blutstauungen (alle auf das Stehen zurückgeführt) und Rheumatismen und Erkältungen. Neurasthenien und sogen. „railway pines“, die bei Eisenbahnbediensteten vorkommen und nicht selten zur vollen Geisteserkrankung führen, sind weder vom Personal noch von den befragten Ärzten beobachtet worden. Zu gesundheitlichen Störungen, die man als Berufskrankheiten im engeren Sinne bezeichnen müßte, giebt die Bedienung der Accumulatorenwagen Veranlassung durch die Ausdünstungen der Säuren. Das dabei beschäftigte Personal ist deshalb um häufigere Ablösung in diesem Dienst eingekommen die bereits bewilligt ist.

Die Beantwortung mehrerer an die Direktion des städtischen Krankenhauses gerichteten Anfragen hinsichtlich Berufskrankheiten u. s. w. wurde mit Rücksicht auf die Menge des Stoffes und das Amtsgeheimnis für unthunlich erklärt. Es scheint danach, daß auch die öffentlichen Krankenhäuser die Ausbeutung des bei ihnen angesammelten Materials für diese berufliche

Krankenstatistik durch Anlage von Einzelbogen, die nach Berufen zusammengefaßt werden, weder ermöglichen, noch vorbereiten. —

Nach ärztlicher Ansicht wäre es wünschenswert, daß die vorderen und hinteren Plattformen, die dem Fahrpersonal zum Aufenthalt dienen, möglichst dicht nach außen hin abgeschlossen wären, um die Unbilden der Witterung, den Staub u. s. w. abzuhalten, eine Forderung, der die neuen Wagen soviel wie möglich nachkommen. Ferner wird die Einrichtung von Unterkunftshäuschen und Bedürfnisanstalten an den Endstationen, soweit sie noch nicht vorhanden sind, für wünschenswert erklärt. Dazu müßte, nach Meinung der Angestellten, der Aufenthalt auf den Endstationen auf 5 bis 10 Minuten verlängert werden. Die Beschaffung von Sitzgelegenheit für den Führer wird dagegen für problematisch und kaum durchführbar erklärt.

Die Münchener Trambahn gehört der Straßenbahnberufsgenossenschaft an. Die Unfälle hatten, solange der Pferdebetrieb bestand, einen anderen Charakter als jetzt bei dem elektrischen Betrieb. Es kamen da vor Verletzungen durch Pferdeausschlagen, durch das Zurückschnellen der Bremse, durch Einklemmungen, Zusammenstöße, Ausgleiten u. s. w. Vor allem war seit 17 Jahren kein tödlicher Fall und nur ein Fall völliger Invalidität erfolgt (durch Abfahren eines Fußes). Eine Analyse der im Jahre 1900 bis Mitte August eingetretenen Unfälle ergiebt folgendes Bild:

Durch den elektrischen Strom veranlaßte Unfälle sind nicht eingetreten. Ein Streckenarbeiter erlitt eine Fraktur des Mittelfußknochens, dadurch daß ihm eine Schiene auf den Fuß fiel. Wagenwascher erlitten Kontusion des Rückens und Schlüsselbeinbruch (beim Kuppeln), ein Schlosser zog sich Quetschungen zu, ebenso eine Schienenputzerin, die von einem Gefährt umgerissen wurde. Ein Wagenführer trug bei einem Zusammenstoß Kontusionen davon. Am häufigsten werden die Schaffner verletzt. Verzeichnet sind Prellungen (bei einem Fall vom Wagen), Quetschungen (bei Zusammenstoß), Bruch der beiden Unterschenkelknochen (Zusammenstoß beim Ankuppeln), Leistenbruch beim Einheben, Kontusionen und Distorsion des Kniegelenks (durch Fehltritt und Ausgleiten). Nicht weniger wie 6 Unfälle trafen die Schaffner beim Dienst auf den offenen Anhängewagen, während sie auf den ringsherumführenden Trittbrettern die Billette abgaben, darunter war ein tödlicher Fall, eine sehr schwere Verletzung, die zu dauernder Invalidität führen wird (mehrere Rippenbrüche und Lungenverletzung), sowie mehrere Quetschungen und Prellungen. In all' diesen Fällen wurden die Schaffner von vorbeifahrenden Wagen erfaßt und heruntergerissen. Da durch vermehrte Vorsicht des Personals diese Unfälle kaum vermieden werden können, ist in den hiesigen Zeitungen mit Recht die baldige Abschaffung

dieser Wagen mit herumlaufenden Trittbrettern, resp. deren Umbau in solche mit einem durch die Mitte führenden Gange verlangt worden[1].

Für das Fahrpersonal besteht seit dem 1. Januar 1893 eine **Pensionskasse**, deren Weiterexistenz vom Magistrat und Gemeindekollegium der Stadt München auch nach dem Übergange der Trambahn in das städtische Eigentum resp. Verwaltung garantiert ist. Alle Mitglieder des Fahrpersonals (Kontrolleure, Stationsmeister, Schaffner, Kutscher, Führer), Lokomotivheizer, Heizer, welche nach dem 1. Januar 1893 in den Dienst aufgenommen wurden, sind verpflichtet, der Kasse beizutreten, die früher eingestellten Bediensteten waren berechtigt, durch schriftliche Bereiterklärung Mitglied zu werden. Freigestellt ist der Beitritt dem Bureaupersonal und dem (ehemaligen) Stall- und Futtermeister. Über die Aufnahme weiterer Bediensteter entscheidet die Generalversammlung[2]. Bei der Gründung der Kasse wurden zwei Beitragsklassen von 3 und 5 Mk. pro Monat eingerichtet, jetzt werden nur noch Mitglieder in die 5 Mk.-Klasse aufgenommen, und viele von der 3 Mk.-Klasse sind durch Nachzahlung des versicherungstechnisch berechneten Unterschiedes in die 5 Mk.-Klasse übergetreten. Jedes Mitglied hat beim Eintritt 30 Mk zu zahlen, die vor dem 1. Januar 1893 Angestellten hatten für jedes zurückgelegte Dienstjahr (bis zum Maximum von 15) 20 Mk. nachzuzahlen. Jetzt herrscht folgender Modus. Das neueintretende Mitglied zahlt die vorgeschriebene Dienst-Kaution von 100 Mk. in die Pensionskasse ein und entrichtet 5 Jahre hindurch statt 5 Mk. monatlich 3 Mk. Die Kaution wird inzwischen mit $3^1/_2$ % verzinst, so daß das Mitglied nach 5 Jahren nach Draufzahlung von etwa 14 Mk. all' seinen Verpflichtungen nachgekommen ist (Eintrittsgeld ist dabei eingeschlossen). Nach 5 Jahren, welche zugleich als Karenzzeit für den Pensionsbezug gelten, zahlt das Unternehmen 3 Mk. vom Monatsbeitrage (seit 1. Januar 1898), so daß die alten Mitglieder der 3 Mk.-Klasse nichts mehr, die der 5 Mk.-Klasse dagegen nur noch 2 Mk. im Monat zu zahlen haben. Außer Schenkungen hat die Pensionskasse den Bezug der wegen Überschreitung der dienstlichen Vorschriften verhängten Strafgelder. Stirbt ein Mitglied, so werden Monatsbeiträge und Eintrittsgelder nicht zurückgezahlt, nur im Fall es vor Ablauf der Wartezeit stirbt, wird das Eintrittsgeld (und der nicht verbrauchte Teil der Kaution) zurückgezahlt. Bei freiwilligem oder unfreiwilligem Austritt aus dem Dienste der Trambahn findet statutarisch nur eine Rückvergütung der von jedem Mitglied selbst geleisteten Beiträge

[1] Der Umbau ist nunmehr vom Magistrat beschlossen worden.

[2] Die Pensionskasse, die einer gründlichen Reform unterzogen wird, ist inzwischen auch den Depot- und Werkstättenarbeitern zugänglich gemacht worden.

nebst Beitrittsgeld mit 75 % ohne Zinsgewährung statt. Der nicht verbrauchte Teil der Kaution wird samt Verzinsung zu $3^1/_2$ % zurückgezahlt. Thatsächlich werden auch die übrigen Einzahlungen — bei dem günstigen Kassenstande — völlig zurückgezahlt.

Nach Ablauf der Wartezeit findet eine Pensionierung nur dann statt, wenn das Mitglied infolge seines körperlichen oder geistigen Zustandes nicht mehr im stande ist, durch eine seinen Kräften und Fähigkeiten entsprechende Arbeit mindestens einen Betrag zu verdienen, der der Hälfte des zuletzt verdienten Lohnes gleichkommt. Solange das Mitglied Zahlungen aus der Krankenkasse erhält, ruht in der Regel der Pensionsanspruch. Die Zahlung der Pension ruht ferner, wenn das Mitglied, abgesehen von der staatlichen Invaliden- und Alterspension, eine auf gesetzlicher Vorschrift beruhende Unterstützung bezieht, welche höher ist als die Leistung der Pensionskasse; ist sie niedriger, so wird sie von der Kasse auf das von ihr gewährleistete Maß erhöht. Die Pension beträgt in der 5 Mk.-Klasse:

für die Wagenführer:

nach 5jähriger Dienstzeit. . . . . 15,— Mk. pro Monat,
von 5- bis 15jähriger Dienstzeit für jedes Dienstjahr 1,— " " " Zulage,
" 15- " 20- " " " " " 2,— " " " "
" 20jähriger Dienstzeit u. mehr " " " 2,25 " " " "

für die übrigen Mitglieder:

nach 5jähriger Dienstzeit . . . . 15,— " " " "
von 5- bis 20jähriger Dienstzeit für jedes Dienstjahr 1,— " " " "
" 20jähriger Dienstzeit u. mehr " " " 2,— " " " "

In der 3 Mk.-Klasse sind die analogen Sätze für die Wagenführer 10 Mk. und 0,60, 1,20 und 1,35 Mk. Zulage, für die übrigen Mitglieder 10 Mk. und 0,60 und 1,20 Mk. Zulage pro Monat.

In der 5 Mk.-Klasse erhalten die Führer demnach nach 30jähriger Dienstzeit eine Pension von 57,50 Mk., die übrigen Mitglieder eine solche von 50 Mk. pro Monat, in der 3 Mk.-Klasse die Führer 35,50, die übrigen Mitglieder 31 Mk. pro Monat. Für die Mitglieder der Kasse, welche am 1. Januar 1893 länger als 6 Jahre im Dienst waren, treten Kürzungen ein.

Wird das pensionierte Kassenmitglied wieder erwerbsfähig, so hört der Pensionsbezug auf. Wenn die Kassenmitglieder sich die Arbeitsunfähigkeit vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung an Schlägereien oder durch geschlechtliche Ausschweifungen zuziehen, so wird nur in besonders berücksichtigungswerten Fällen ein Teil der Pension vorübergehend oder dauernd gewährt. Bei freiwilligem Austritt aus dem Dienste oder Entlassung, bei

Erschleichung einer Pension und bei Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte gehen die Rechte eines Kassenmitgliedes und damit der Pensionsanspruch verloren.

Eine Witwen- und Waisenkasse ist bisher nicht mit der Pensionskasse verbunden, doch hat der Vorstand das Recht, Hinterbliebene von Kassenmitgliedern zu unterstützen, falls die zu Unterstützungszwecken verfügbaren Mittel es gestatten. Die Trambahnunternehmung bestellt unter eigener Verantwortung den Kassenführer, außerdem ernennt sie den Vorsitzenden. Die übrigen 5 Vorstandsmitglieder (Beisitzer) werden von den stimmberechtigten Kassenmitgliedern jeweils für zwei Jahre gewählt. Die Generalversammlung, die als ordentliche zweimal jährlich stattzufinden hat, setzt sich zusammen aus einem Vertreter des Betriebsunternehmers, der höchstens 1/3 sämtlicher Stimmen inne hat, und den von jedem Depot für je 20 Mitglieder gewählten Vertretern. Jede Statutenänderung bedarf der formellen Zustimmung des Betriebsunternehmers und bei Übernahme materieller Leistungen auch des Einverständnisses des Stadtmagistrates München. Die Pensionskasse hat Korporationsrechte.

Am 31. Dezember 1899 hatte die Pensionskasse 369 Mitglieder mit Monatsbeiträgen zu 5 Mk. und 265 Mitglieder mit Monatsbeiträgen zu 3 Mk., zusammen 634 aktive und außerdem 4 passive Mitglieder. Gezahlt wurden im Jahre 1899: 689,60 Mk. Pensionen. Der Vermögensstand der Kasse betrug am 31. Dezember 1899: 281 588,09 Mk.

Unter dem gesamten Trambahnpersonal hat sich eine Sterbekasse gebildet, die z. Zt. ca. 730[1] Mitglieder zählt. Mitglied kann jeder Angestellte werden, der 3 Jahre im Dienst ist, das Fahrpersonal aber sogleich beim Diensteintritt. Die Kassenführung besorgt ein Direktionsbeamter. Die Kasse erhebt durch Umlageverfahren für jedes verstorbene männliche Mitglied 1 Mk., für jedes verstorbene weibliche Mitglied (etwa 2/3 der Kassenangehörigen haben ihre Frau versichert) 50 Pf. Der Beitritt ist nicht obligatorisch, wird aber von der Direktion nahegelegt.

Für die einzelnen Depots bestehen sogenannte Depotsparkassen, deren freiwillige Mitglieder sich aus dem Fahrpersonal des betreffenden Depots rekrutieren. Es giebt zwei Arten dieser Kassen. Die eine zahlt um Weihnachten die Zinsen des beliebig eingezahlten Geldes, das bei der städtischen Sparkasse hinterlegt wird, samt Kapital zurück und verteilt die aus der Veranstaltung von Festen stammenden Überschüsse (200—300 Mk.) gleichzeitig unter die Mitglieder. Die zweite, jüngere Art verwendet ihre Einnahmen (Zinsen und Überschüsse) zu Krankenunterstützungszwecken und

---

[1] 1902 818 Mitglieder.

erhebt auch Eintrittsgelder (1 Mk.) und monatliche Beiträge (50 Pf.). Eine dieser Kassen hatte im Jahre 1899 ca. 500 Mk. Einnahme aus veranstalteten Festen und 48 Mk. Zinseinnahme. Sie gewährt eine Krankenunterstützung von 1 Mk. pro Tag (früher 50 Pf.). Im Jahre 1899 wurden 100 Mk., vom 1. Januar bis 1. Juli 1900 bereits 200 Mk. dafür verausgabt. Das Vereinsvermögen betrug am 1. Juli ca. 1600 Mk. Diese verschiedenen Kassen mit oder ohne Unterstützungszweck werden sich vermutlich bald unter sich und mit dem Verband der Münchener Trambahner vereinigen. Es würde dann ein einziger Unterstützungsverein zu stande kommen[1]. Jetzt gehört noch ein größerer Teil des Personals anderen Vereinen mit Unterstützungszwecken an, z. B. dem Veteranenverein, der in Erkrankungsfällen bei 1,30 Mk. Monatsbeitrag im zweiten Jahr der Mitgliedschaft 1 Mk., im dritten 1,50, nach 5 Jahren 2 Mk. pro Tag Unterstützung zahlt und außerdem eine Sterbekasse mit 1 Mk. Umlage bei jedem Todesfall bildet und eine Musik zum Begräbnis stellt.

Ein aus dem Trambahnpersonal gebildeter Gesangverein mit ca. 24 aktiven und 120 passiven Mitgliedern, die beide 20 Pf. Monatsbeitrag leisten, verfolgt gleichfalls Unterstützungszwecke. Der Verein hat seit seinem Bestehen (7 Jahre) bereits 1300 Mk. verausgabt an Trambahner, die über 13 Wochen krank waren oder sich sonst in schwierigen Verhältnissen befanden.

Die Gründung einer Organisation der Trambahner ging aus von dem (katholischen) „Arbeiterschutz". Derselbe hatte in mehreren Sektionen andere Arbeitergruppen organisiert. Auf den 26. Juli 1899 abends berief der Sekretär des „Arbeiterschutzes" eine Trambahnerversammlung, die gut besucht war. Nach einem ausführlichen Referat des Sekretärs, worin die mannigfachen Beschwerden und Wünsche der Trambahnangestellten zusammengefaßt waren, wurde die Gründung einer Trambahnersektion des Arbeitsschutzes beschlossen. Unter den Mißständen, die besonders hervorgehoben wurden, spielten ungerechte Strafen, überlange Dienstzeit besonders der Stationsmeister, ungleiche Turnuseinteilung, zu geringe Löhnung des niederen Depotpersonals eine Hauptrolle.

Es wurde angeführt, daß Schaffner bestraft wären, wenn Fahrgäste aus Versehen über die bezahlte Sektion hinausgefahren seien. Die Organisation kam zu stande trotz aller hemmenden Faktoren, als welche der Referent aufgezählt hatte: geringer Zusammenhang des auf 7 Depots

[1] Hat sich 1901 gebildet. Die „Allgemeine Krankenzuschußkasse" hat z. Z. (Mai 1902) ca. 400 Mitglieder u. 6000 Mk. Vermögen. Die Beiträge sind auf 30 Pf. pro Woche und die Leistungen auf 1 bis 2 Mk. — je nach Dauer der Mitgliedschaft — pro Tag erhöht worden.

(heute 5) verteilten Personals, das, aus allen Branchen rekrutiert, keine Fühlung untereinander habe und sich nach verkrachter Existenz zum Teil freue, nur untergebracht zu sein, weit voneinander entfernte Wohnungen und Arbeitsstätten und Beschäftigung zu verschiedenen Zeiten (Früh- und Spätwagen), Angst vor Maßregelung. Im August wurden die Statuten angenommen, die als Zweck der Sektion bezeichnete Pflege des kameradschaftlichen Geistes, Beseitigung unhaltbarer Zustände, Entfernung ungerechter Strafbestimmungen durch Eingaben und Beschwerden an Direktion und Magistrat, die Einrichtung socialer und wohlthätiger Institutionen (Konsumverein), Unterstützung Gemaßregelter, Verunglückter und in Not Geratener, die Bildung einer gemeinsamen Strafkasse, um die Mitglieder vor willkürlichen Strafen zu schützen, unentgeltliche Raterteilung in Rechtsfragen durch das „Volksbureau" des Arbeiterschutzes. Der Beitrag wurde auf 20 Pf. pro Monat festgesetzt, wovon pro Quartal 10 Pf. an den „Arbeiterschutz" abgegeben werden mußte, die Aufnahmegebühr auf 30 Pf.

Zu der ersten Versammlung war die Direktion eingeladen worden, hatte es jedoch abgelehnt, sich vertreten zu lassen, da erfüllbare Wünsche des Trambahnpersonals bis jetzt stets berücksichtigt worden seien und durch Deputationen und Eingaben jeweils vorgebracht werden könnten und daher Mittelspersonen nicht vonnöten wären. Der „Arbeiterschutz" reichte im Namen des neugegründeten Verbandes im September 1899 eine ausführliche Eingabe bei der Direktion ein, worin für verschiedene Arbeiterkategorien um Lohnerhöhungen, Abschaffung von Mißständen (Strafurlaub, Sprechverbot, Tragen von weißen Handschuhen, Reserve- oder Frühdienst nach Nachtdienst am vorhergehenden Tage), volle Bezahlung der alle 10 Tage zu gewährenden freien Tage, Gewährung eines dreitägigen, vollbezahlten Urlaubs im Jahre und Erhöhung der Monturgelder nachgesucht wird. Zum Schluß wird die vereinte und gemeinsame Vorlegung dieser Bitten damit entschuldigt, daß bei ähnlichen Versuchen vereinzelter Bediensteter Maßregelungen weitgehendster Art zu erwarten wären.

Der „Arbeiterschutz" versuchte später, den Trambahnerverband auszubauen zu einem Verband des bayerischen Straßenverkehrspersonals, um die Organisation fester und auf umfassenderer Grundlage zu gestalten, und um sich für den Strikefall den Rücken zu decken. Dazu hätten dann auch das Tramcarpersonal und die Droschkenkutscher herangezogen werden sollen. Damit war das Trambahnpersonal nicht einverstanden. Es hoffte zudem die Abneigung der Direktion bei einer Abtrennung vom Arbeiterschutz zu überwinden. Ferner wurde geltend gemacht: der Arbeiterschutz schwimme im Centrumsfahrwasser, während man eine unabhängige Organisation wollte, um allen

Parteiangehörigen den Beitritt zu ermöglichen. Auch hielt man die an die Kasse des „Arbeiterschutzes" abzuführenden Beiträge für eine unrentable Geldausgabe. So trennte sich denn Ende Juni 1900 aus mannigfaltigen Motiven der Trambahnerverband vom „Arbeiterschutz" und beauftragte eine Kommission mit einer neuen Statutenbearbeitung. Eine neuere Eingabe war zuvor von einer Trambahnerkommission persönlich überreicht. Der Schlußpassus lautete: „Sollten alle diese Bitten einfach ignoriert werden, so könnte die Vorstandschaft für eine gewisse Mißstimmung und die damit nachwirkenden Folgen bei dem Personal nicht mehr haften." Im Juli wurde vom Direktor die Kommission berufen und ihr mitgeteilt, daß ein großer Teil ihrer Wünsche erfüllt würde. In der That erfolgte eine generelle Lohnerhöhung und auch anderweitige Regelung der Arbeitszeiten. Nur wird das Lohnmaximum für das Fahrpersonal statt nach 15 Jahren, wie das Personal es gewünscht hätte, erst nach 20 Jahren erreicht. Statt des Urlaubs wurde eine früher eintretende und erhöhte Gratifikation gewährt (vgl. oben). Im übrigen erklärte die Direktion das Bestreben des Personals, seine Lage zu verbessern, für durchaus berechtigt und verhielt sich besonders seit der Trennung des Verbandes vom „Arbeiterschutz" ihm gegenüber wohlwollend.

Die neuen Verbandsstatuten weisen an bemerkenswerten Änderungen folgende Bestimmungen auf: Einrichtung einer Krankenzuschußkasse und die Ausschließung politischer und konfessioneller Erörterungen. Die Aufnahmegebühr beträgt jetzt 50 Pf. und der Quartalsbeitrag 1 Mk. Jeden Monat findet eine Mitgliederversammlung statt. Der Verband zählt bereits 600 Mitglieder[1]. Mitglied des Verbandes kann jeder Trambahnbedienstete werden, welcher nicht im Range eines Beamten steht, das 18. Lebensjahr erreicht hat und in der Betriebskrankenkasse ist. Die Schienenputzerinnen sind bisher von der Mitgliedschaft ausgeschlossen[2]. Pensionierte Mitglieder können weiter im Verbande bleiben, während aus dem Dienst der Trambahn austretende Angestellte zugleich ihre Mitgliedschaft verlieren.

Der Verein unterstützt seine kranken und hilfsbedürftigen Mitglieder, über die Höhe der Unterstützung entscheidet jedesmal der Verbandsvorstand. Außerdem gewährt der Verband beim Todesfall eines Mitgliedes freie Musik und Kranzspende, welch' letztere bisher durch Sammlungen aufgebracht wurde. Außer der Gründung einer einheitlichen Krankenzuschußkasse dürfte zu den späteren Verbandsaufgaben gehören: die Anstrebung eines Arbeiterausschusses, einer Versicherung der Angehörigen gegen Krankheit, einer

---

[1] Ende 1901 717. Die bereits früher organisierten Werkstätten-, Depot- und Streckenarbeiter traten in corpore bei, bilden aber eine eigene Sektion.

[2] Inzwischen zugelassen.

Hinterbliebenenversorgung, der vollen Bezahlung der freien Tage und eines bezahlten Urlaubs. Zu den Wünschen, die allgemein geäußert werden, gehören: die Abschaffung resp. der Umbau der offenen Wagen mit den herumlaufenden Trittbrettern, die Errichtung von Wohnungen und die Aushändigung eines Exemplares des Vertrages, der zudem umzuarbeiten wäre[1].

Die verhältnismäßig günstige Lage des Personals ist bereits jetzt zum Teil dem im ganzen ruhigen und geschickten Vorgehen der Organisation zuzuschreiben.

II. Die Tramcar.

(Seit 1901 eingegangen.)

Die Münchener Tramcar besteht seit dem Herbst 1897. Sie ist eine Zweigniederlassung der Brüsseler Aktiengesellschaft „Mutuel Tram," die in mehreren deutschen Städten ähnliche Betriebe unterhält. Die Anteilscheine der Münchener Tramcargesellschaft (G. m. beschr. Hftg.) sind nicht auf dem Markte, da der Betrieb bisher mit erheblichem Deficit arbeitet. Die Geschäftsleitung in Brüssel bestellt die Direktionsbeamten. Die übrigen Angestellten werden von dem Münchener Direktor resp. dessen Stellvertreter engagiert. Ende Juli 1900 waren beschäftigt:

4 Kanzleibeamte	Bureaupersonal
2 Stallmeister 43 Pferdewärter 3 Futterarbeiter	Stallpersonal
9 diverse Arbeiter, dar. 1 Maschinist, 2 Nachtwächter sowie Tagelöhner für Reinigungsarbeiten	Depotpersonal
4 Kontrolleure 48 Kondukteure 48 Kutscher	Fahrpersonal.

Die Reparaturarbeiten werden an Meister in Accord gegeben, die in den Werkstätten der Gesellschaft 4 Schmiede, 3 Wagner, 3 Maler

[1] Der Verband hat inzwischen eine rege Thätigkeit in Versammlungen, Eingaben, Vorträgen entwickelt und bereits manches erreicht. Er hat eine eigene Rechtsschutzkommission gebildet und giebt seit Oktober 1901 ein monatlich erscheinendes „Korrespondenzblatt" heraus (Abonnementspreis 60 Pf. pro Jahr). Von „Arbeiterschutz", der neuerdings — bereits zum zweiten Male — eine „christliche" Gegenorganisation „freie Vereinigung" begründete, sagte er sich — nach wiederholten Verständigungsversuchen — neuerdings wieder los und überwies den ihm bisher bezahlten Beitrag an die „freien Gewerkschaften" (vierteljährlich 20 Mk.). Der Verband dürfte in Zukunft Anschluß suchen an eine Centralorganisation deutscher Trambahner, an deren Zustandekommen inzwischen gearbeitet wird.

und 2 Sattler beschäftigen. Diese Gehilfen haben bei einem täglichen Lohn von 3 Mk. und mehr eine Arbeitszeit von 11 Stunden mit den üblichen zwei Brotzeiten von je 15 Minuten und außerdem eine Mittagspause von 1 Stunde. In gleicher Weise ist das Wagenwaschen, das zuvor öfters schlecht besorgt wurde, an einen ehemaligen Angestellten in Accord vergeben; von ihm werden 3—4 Leute beschäftigt, die bei einer Arbeitszeit von 8 Uhr abends bis 5 Uhr früh täglich durchschnittlich 3 Mk. verdienen.

Das Bureaupersonal hat regelmäßig Dienst von 8 bis 12 Uhr und von 2 bis 6 Uhr; an Sonntagen haben zwei Leute von 10 bis 12 Uhr Dienst und einer auch nachmittags, sodaß jeder den dritten Sonntag ganz frei hat. Alle Jahre wird ein Urlaub von 8 Tagen gegeben. Die Gehälter variieren zwischen 120 und 200 Mk. pro Monat.

Für das Stallpersonal ist keine besondere Vorbildung erforderlich. Es rekrutiert sich aus Leuten, die mit den Pferden umgehen können, zumeist aus gedienten Kavalleristen, ehemaligen Dienstknechten u. s. w. Die Pferdewärter haben Dienst von ½5 Uhr früh bis 7 Uhr abends mit zwei Brotzeiten von je 15 bis 20 Minuten und einer Mittagspause von 1 Stunde. Außerdem haben im Wechsel täglich zwei Mann Nachtdienst von 7 bis 11 Uhr. Der Lohn beträgt pro Tag 2,50 Mk. bis 3 Mk., abgestuft nach Dienstzeit und Qualifikation. Die Überstunden werden mit 50 Pf. insgesamt bezahlt. Freie Tage nach einem regelmäßigen Turnus sind nicht vorgesehen, doch können die Pferdewärter zweimal im Monat solche auf ihren Antrag hin bekommen. Da die dienstfreien Tage indes nicht bezahlt werden, wird kaum Gebrauch davon gemacht. Die Futterarbeiter haben — abgesehen vom Abenddienst, der bei ihnen fortfällt — die gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen. Die Stallmeister teilen sich in den Stall- und den äußeren Dienst. Sie sind mit den üblichen Unterbrechungen von 5 bis 11 Uhr thätig, wobei einer den andern nach Bedarf ablösen kann. Das Gehalt beträgt 175 resp. 200 Mk. pro Monat; außerdem hat der eine im Depot freie Dienstwohnung. Regelmäßige freie Tage sind nicht üblich, doch werden sie auf Ansuchen gewährt, in welchem Falle ein Kutscher den Stallmeister ablöst.

Depotpersonal. Die Tagelöhner erhalten bei 11 bis 12stündiger Arbeitszeit einen Tagelohn von 2,50 Mk. Die Nachtwächter haben Dienst von eintretender Dunkelheit an bis 5 Uhr früh bei einem Lohne von 2,75 bis 3 Mk.

Das Fahrpersonal.

In gleicher Weise wie bei der Trambahn bedürfen Kutscher und Kondukteure der Tramcar polizeilicher Fahrerlaubnis, die unter den

gleichen Bedingungen gewährt und entzogen wird. Auch sie werden von der Polizei verpflichtet und mit einem stets präsent zu haltenden Fahrschein versehen, auf dem ihre speciellen Pflichten verzeichnet sind. Die Kutscher haben die übliche Probefahrt zu bestehen. Mit der Direktion schließen Kutscher und Kondukteure einen schriftlichen Vertrag, dessen gedruckte Formulare den bei der Trambahn üblichen analog sind. Auch hier findet sich die Bestimmung, daß die Direktion berechtigt ist, den Angestellten „während der Dauer des ersten Jahres, welche Zeit als Probezeit gilt, täglich und zwar auch ohne Angabe des Vorhandenseins eines in seiner Person liegenden Grundes frei nach ihrem Belieben zu entlassen".

Nach Ablauf des ersten Jahres erfolgt Entlassung wie Dienstaustritt nach vorgängiger 14 tägiger jeden Tag zulässiger Kündigung. „Zu sofortiger Dienstentlassung ist die Direktion berechtigt bei Dienstwidrigkeiten im Sinne des § 123 der Gewerbeordnung, dann in den allgemein gesetzlich bestimmten Fällen, sowie bei Zuwiderhandlungen gegen die von den Behörden und der Direktion erlassenen Dienstesvorschriften, bei Verweigerung des Gehorsams gegenüber der Direktion und den sämtlichen Aufsichtsorganen." Die Bestimmungen des H. G. B. in Art. 61 [sechswöchentliche Kündigung] finden auf das Dienstverhältnis auf Grund dieser Abmachung keine Anwendung. Der Dienst wird auf 10 bis 13½ Arbeitsstunden festgesetzt. Darüber hinausgehende Arbeitsstunden, zu deren Einhaltung der Angestellte unbedingt verpflichtet ist, sollen eine der normalen Dienstzeit entsprechende besondere Vergütung finden. „Die Dienstzeit erstreckt sich ununterbrochen auf Sonn- und Feiertage."

„Freie Tage, für welche keine Zahlung geleistet wird, sowie andererseits die bezahlten Arbeitstage ist die Direktion nach freiem Ermessen, ohne Einwand seitens des Bediensteten, zu bestimmen befugt." „Das Reservehalten wird nicht bezahlt. Die Dauer des Reservehaltens bestimmt die Direktion nach ihrem Belieben." Der Kutscher hat eine Kaution von 50 und der Kondukteur eine solche von 100 Mk. zu stellen[1].

„Die Kaution kann von der Direktion nach ihrer Entscheidung ganz oder teilweise eingezogen werden:

1. wenn der Angestellte ohne vorherige Kündigung oder vor Ablauf der vereinbarten Kündigungsfrist den Dienst verläßt oder die ihm obliegenden Dienstleistungen verweigert;

2. wenn durch Verschulden des Angestellten die ihm anvertrauten

[1] Falls die Kaution in einem zinstragenden Wertpapiere oder in Form eines Sparkassenbuches hinterlegt ist, bezieht der Angestellte die Zinsen, in anderen Fällen nicht.

Pferde, Wagen, Geschirre oder sonstiges Eigentum der Tramcargesellschaft beschädigt, beziehungsweise verletzt worden sind und zwar auch, wenn der der Tramcargesellschaft zugehende Schaden ein geringerer als der Kautionswert ist;

3. wenn durch Verschulden des Angestellten Fahrgäste, Passanten oder Besitzgegenstände derselben verletzt, beziehungsweise beschädigt werden.

Im Falle von Zuwiderhandlungen gegen die übernommenen Verpflichtungen, sowie gegen die geltenden Dienstes- und behördlichen Vorschriften, dann in Fällen eines nicht musterhaften Verhaltens, ist die Direktion berechtigt, Geldstrafen bis zu einer Höhe von 5 Mk. für den einzelnen Fall aufzuerlegen und sich hierfür, sowie auch für jene Schäden und Kosten, welche der Gesellschaft aus der Aufführung des Angestellten gerichtlich und außergerichtlich erwachsen, ohne weiteres aus dem fälligen Dienstlohne und aus der Kaution bezahlt zu machen.

Ferner ist die Direktion auch berechtigt, in Kontraventionsfällen den Angestellten bis zu einer Dauer von 14 Tagen für den einzelnen Fall vom Dienste zu suspendieren, während welcher Zeit derselbe keinen Lohn erhält.

Die Direktion ist berechtigt, den Kutscher sofort zu entlassen, ohne an eine Kündigung gebunden zu sein, wenn derselbe Pferde mißhandelt, zu rasch und lässig, überhaupt mit Gefahr für Publikum, lebendes und totes Fahrmaterial fährt und im Dienste betrunken ist. Die Direktion ist weiters berechtigt, die Strafen und Entlassungen mittelst öffentlichen Anschlages dem Personal bekannt zu geben.

Der Angestellte verzichtet auf jede Einrede gegen die von der Direktion festgesetzten Geldstrafen und jene Verfügungen, welche sie nach den ihr eingeräumten Befugnissen trifft, und begiebt sich vorkommenden Falls des Rechtes gerichtlicher Austragung."

Nach den Angaben der Direktion wird von dem Rechte der Kautionseinbehaltung kein Gebrauch gemacht. Doch sind Abzüge vom Gehalt für kleinere, vom Kutscher verschuldete Materialbeschädigungen (z. B. Deichselbruch) vorgekommen.

Der Angestellte ist — namentlich auch in der Zeit zwischen seiner Kündigung und dem Dienstaustritt — verpflichtet, bei gleichem Gehalt eine anderweitige, seinen Fähigkeiten und seiner bisherigen Stellung im allgemeinen entsprechende Beschäftigung bei Vermeidung sofortiger Dienstentlassung gewissenhaft auszuführen. Im Dienst ist eine vorgeschriebene Uniform zu tragen. — Soweit der Kontrakt.

Die Kutscher haben vor der Anstellung 1 bis 3 Tage Probe zu fahren, wofür keine Bezahlung erfolgt. Die Entlassung pflegt außer in dem vom Vertrag vorgesehenen Fällen zu erfolgen bei Unehrlichkeit, Unbotmäßigkeit

und beim begründeten Verdachte, daß der Angestellte dieselben Billette wiederholt verkauft. Von der Kündigung wird unter Umständen Abstand genommen, falls der Angestellte sich eine bessere Stellung verschaffen kann.

Die normale tägliche Dienstzeit beträgt für Kutscher wie Kondukteure 10 bis 14 Stunden, im Durchschnitte 11 Stunden. Der erste Wagen rückt um 5^{15} morgens aus und fährt mit zwei Unterbrechungen von je 2 Stunden bis 1/28 Uhr (rote Linie); auf der grünen Linie beginnt der erste Wagen um 5^{30} und rückt ein zwischen 8 und 9 Uhr mit je zwei Pausen von 1½ Stunden. Andere Wagen rücken später aus (bis 10 Uhr) und hören später auf (bis 1/212 Uhr abends). So beträgt die thatsächliche Dienstbereitschaft 16 bis 17 Stunden. Fällt die Nachmittagspause aus, so hört der Dienst dafür 1½ resp. 2 Stunden eher auf. Der tägliche Dienst ist außerordentlich wechselnd; von Tag zu Tag wird Wagen und Dienst nach dem Alphabet des Personals gewechselt. Infolgedessen fällt die zum Mittagessen geeignete Pause fast täglich anders und zwar innerhalb der weiten Grenzen von 9 bis 3 Uhr (also 9 bis 1/211 resp. 11 im frühesten Fall und 3 bis 1/25 resp. 5 im spätesten Fall). Etwa alle 4 Tage ist Ablösungsdienst. Überstunden kommen selten vor, in manchen Monaten 1 bis 3 mal, in anderen gar nicht.

Freie Tage bekommen Kutscher wie Kondukteure 4 bis 5 mal im Monat, am Sonntag fast nie, oder doch nur im Winter, wenn weniger Wagen fahren. Im Sommer ist aller 8 bis 10 Tage einer frei, im Winter bei schlechtem Wetter, bei verringertem oder infolge Schneefalles teilweise eingestelltem Verkehr, bisweilen alle 3 oder 4 Tage. Da die freien Tage nicht gezahlt werden, wünschen manche Angestellte sie weniger häufig, besonders im Winter. Der freie Tag umfaßt 20 bis 24 Stunden, davon sind aber 2½ bis 3 Stundeu in Abzug zu bringen für diejenigen, die — ohne weitere Vergütung — Reserve halten müssen (von 5 bis 8 Uhr), resp. 1 bis 2 Stunden für denjenigen, der zur Kontrolle bei der Auszählung des abgelieferten Geldes zugegen sein muß. Diese Extradienste wechseln ab. Falls der Reservehalter für einen Erkrankten oder sonst Verhinderten einspringen muß, wird ihm der volle Tag bezahlt.

Ein Kondukteur, der über die freien Tage Buch geführt hat, vermerkte für 1898: 331 Arbeitstage, für 1899: 314 und für Januar bis Juni 1900: 157. Doch dürften die freien Tage durchschnittlich zahlreicher sein, da der betr. Kondukteur möglichst viel Vertretungsdienst zu erlangen strebte. Urlaub wird so gut wie unbeschränkt gewährt, jedoch ohne Weiterzahlung des Tagelohnes. Infolgedessen wird wenig Gebrauch davon gemacht.

Das Arbeitseinkommen der Kutscher und Kondukteure setzt sich zusammen aus den Taggeldern und den Trinkgeldern. Die Kutscher sollen

erhalten im 1. Jahre pro Tag 2,75 Mk., nach einem Jahre 3 Mk. und nach 2 Jahren 3,25 Mk., die Kondukteure in gleichen Zeitbeständen 2,25, 2,50, 2,75 Mk. Doch ist diese Steigerung der Löhne nicht streng durchgeführt.

Die Trinkgeldereinnahme beträgt auf der roten Linie pro Tag 80 Pf. bis 1 Mk., auf der grünen 1,20 Mk. und mehr. Da täglicher Linienwechsel erfolgt, ist keiner bevorzugt. Vor Einführung des Einheitstarifes von 10 Pfg. war die Trinkgeldereinnahme erheblicher (bis zu 2 Mk). Der Kondukteur giebt an den Kutscher üblicherweise täglich 30 Pf. ab. Extrafahrten, die in die Nachtzeit fallen, werden extra bezahlt mit 1 Mk. bis zu 1,50 Mk. Sie kommen nicht häufig vor. Die daraus fließenden Nebeneinnahmen machen im Jahre einige Tagelöhne aus.

Die Angestellten, die zum Theater oder Cirkus u. s. w. fahren, erhalten keine besondere Vergütung, auch wenn ihr normaler Dienst dadurch verlängert werden sollte. Bis zum 1. Januar 1900 wurden die eingelaufenen Strafgelder zu Prämien an die „besser qualifizierten" Kutscher und Kondukteure verwendet. Seitdem werden die Strafgelder dem Krankenunterstützungsverein überwiesen, womit manche Angestellte, die nicht Mitglieder geworden sind, sich nicht einverstanden erklären.

Das von der Direktion gehandhabte Strafensystem umfaßt Verwarnungen, Geldstrafen, Strafurlaub, Entlassung. Übertretungen der Dienstvorschriften und Anordnungen werden in leichten Fällen das erste Mal mit 50 Pf., dann mit 1 Mk., 2 und 3 Mk. geahndet (z. B. zu spät kommen, falsch kupieren, zu schnell fahren). Da durch den Einheitstarif die Billette vereinfacht sind, ist das unrichtige Kupieren seltener geworden. Ein Kondukteur, der das kleine Kind eines Tramcarkutschers gratis mitfahren ließ, in der Meinung, daß es zur Gratisfahrt berechtigt sei, wurde mit 5 Mk. bestraft. Strafurlaub im Ausmaße von 2, 3, 5 Tagen wird erteilt bei schwereren Verfehlungen, Grobheiten u. s. w.

So wurde ein Angestellter in Strafurlaub geschickt, der vor Absolvierung der vorgeschriebenen Route umkehrte. Im Berichtsjahre 1899 machten die Geldstrafen 160 Mk. aus. Manche Angestellte trifft gar keine Strafe, andere 1 bis 2 Mk. bis hinauf zu 10 und 12 Mk. im Jahr. Wieweit die Strafen jeweils berechtigt sind, ist ohne objektive Anhaltspunkte nicht zu entscheiden. Der Satz von 160 Mk. ist immerhin, besonders im Vergleich zur Trambahn, ein hoher. Auch sind Klagen über nicht gerechtfertigte Strafen dem Referenten zugekommen. Ein Arbeiterausschuß, an den in solchen Fällen appelliert werden könnte, existiert nicht.

Die Kontrolleure haben einen Tagesgehalt von 3,75, 4, 4,25 und 4,50 Mk., je nach dem Dienstalter; einer bezieht das Maximum. Für

Nachtdienst wird eine Zulage gewährt, doch kommt er selten vor. Ihre effektive Dienstzeit beträgt täglich 13 Stunden (zwischen 1/26 und 11 Uhr mit mehreren Pausen). Freie Tage haben sie im Monat etwa zwei, nur ein Kontrolleur bekommt sie bezahlt. Mit dem Urlaub wird es in gleicher Weise wie bei dem übrigen Fahrpersonal gehalten.

Zu Beginn des Unternehmens wurden sogleich eine Anzahl Personen, die aus verschiedenen Berufen stammten, z. B. ehemals Bäckermeister, Müller, Kammerdiener, Sattler u. s. w. waren, sogleich als Kutscher und Kondukteure eingestellt. Von da ab gilt aber als leitender Grundsatz, neueintretendes Personal, soweit es zum Stall- und Fahrdienst gehört, zunächst als Pferdewärter, dann als Kutscher und hierauf als Kondukteur und eventuell als Kontrolleur zu beschäftigen. Der Kontrolleurposten scheint nicht sehr begehrt zu werden. Die mit der Dienstzeit wachsenden Gehaltsaufbesserungen sind erst neuerdings eingeführt. So braucht ein Kondukteur $2^1/_2$ Jahre, um von 2,50 zu 2,75 Mk. vorzurücken.

Für das gesamte Fahrpersonal ist im Dienst das Tragen einer Uniform vorgeschrieben. Um dem Personal die erste Anschaffung zu erleichtern, wurde bei der Eröffnung des Unternehmens die Montur von der Direktion geliefert, die dafür 4 Mk. monatlich vom Gehalt abzog und einen Zuschuß von 20 Mk. leistete. Später wurde die Beschaffung dem Einzelnen überlassen. Der Anschaffungspreis der Uniform beträgt (Rock, Hose, Mantel, Mütze) 94 bis 96 Mk. Sie ist in etwa 2 bis 3 Jahren zu erneuern, Hosen häufiger.

Seit Herbst 1899 zahlt die Direktion ein monatliches Mantelgeld von 1,50 Mk., solange bis der vom Angestellten neubeschaffte Mantel dadurch bezahlt ist.

Es ist nur ein Depot vorhanden, in dessen Nähe sich die Wohnungen (5 bis 12 Minuten Entfernung) fast aller Angestellten befinden. Infolge der seit der Gründung der Tramcar erfolgten gesteigerten Nachfrage sind in dem neuerbauten Quartier die Mietpreise sehr hoch. Eine Familienwohnung — meist sind nur die Kondukteure und die fast alle verheiratet — kostet 20 bis 30 Mk., im Durchschnitte 26 bis 30 Mk., also 1/4 bis zu 1/3 des gesamten Einkommens. Einige nehmen eine größere Wohnung und vermieten an Einjährige, Studenten u. s. w., doch kommt nicht viel dabei heraus, da einen großen Teil des Jahres die Wohnung leer bleibt. Da das ganze Quartier neugebaut ist, sind die Wohnungen geräumig, hell und luftig. Die Nichtverheirateten pflegen für das Zimmer pro Woche 2,50 Mk. zu bezahlen. Die Wohnungen sind in der Nähe des Depots teurer, als sonst in gleicher Lage.

Bei Übertretung der ortspolizeilichen Vorschriften werden Kutscher und Kondukteure mit Geldstrafen bis zu 45 Mk. oder mit Haft bis zu 8 Tagen bestraft. Die Kutscher trifft hauptsächlich Strafe, wenn sie der Trambahn nicht rechtzeitig ausweichen (3, 6 und 10 Mk.).

Die Angehörigen der Angestellten haben 50% Ermäßigung, falls sie sich ein Abonnement lösen.

Kassen und Vereine.

Das krankenversicherungspflichtige Personal der Tramcar ist in der Ortskrankenkasse IX der Stadt München für das niedere (nicht kaufmännische) Personal in Handels- und Transportgewerben versichert. Soweit es einer der Anforderungen des § 75 des Krankenversicherungsgesetzes entsprechenden Hilfskasse angehört, ist es vom Beitritt befreit, wenn diese die Hälfte des in München üblichen Tagelohnes gewöhnlicher Tagelöhner als Krankengeld gewährt. Die Kasse bietet ihren Mitgliedern Krankenunterstützung, Sterbegeld und Fürsorge im Falle der Rekonvaleszenz. Die Krankenunterstützung besteht in freier ärztlicher Behandlung und Arznei, in Lieferung von Vorrichtungen und Heilmitteln, welche zur Heilung resp. zur Herstellung und Erhaltung der Erwerbsfähigkeit erforderlich sind, sowie für den Fall der Erwerbsunfähigkeit in der Gewährung des halben durchschnittlichen Tagelohns für jeden Kalendertag einschließlich der Sonn- und Festtage, vom dritten Tage nach der Erkrankung ab gerechnet. Dauert die Erwerbsunfähigkeit länger als eine Woche, so wird auch für die ersten drei Tage das Krankengeld nachbezahlt. Der durchschnittliche Tagelohn ist für erwachsene männliche Mitglieder auf 2,50 Mk. festgesetzt, wird aber demnächst auf 3 Mk. erhöht, da der ordentliche Tagelohn nunmehr mit 3 Mk. normiert wird. Die Krankenunterstützung endet im Falle der Erwerbsunfähigkeit spätestens mit dem Ablauf der 13. Woche nach Beginn des Krankengeldbezuges. An die Stelle der angeführten Unterstützungen tritt auf Antrag des Kassenarztes sowie auch ohne dessen Antrag auf Verfügung des Vorstandes hin freie Kur und Verpflegung in einem Krankenhause. Für Kassenmitglieder mit eigenem Haushalt kann die Unterbringung in einem Krankenhause nur dann angeordnet werden, wenn die Krankheit Anforderungen an die Behandlung und Verpflegung stellt, welchen in der Familie nicht genügt werden kann, oder wenn die Krankheit eine ansteckende ist, oder wenn der Kranke den in der Generalversammlung erlassenen Vorschriften über Verhalten während der Krankheit wiederholt zuwider gehandelt hat, oder wenn sein Zustand fortgesetzte Beobachtung erfordert. Hat der im Krankenhause Untergebrachte Angehörige zu unterhalten, so bezieht er

außerdem das halbe Krankengeld. Wenn nach kassenärztlichem Gutachten ein Aufenthalt auf dem Lande zweckentsprechender erscheint, so wird das doppelte Krankengeld unter Wegfall der freien Behandlung und Arznei gewährt, eventuell erfolgt Überweisung in eine Rekonvaleszentenanstalt. Mitglieder, die sich eine Krankheit vorsätzlich oder durch schuldhafte Beteiligung an Schlägereien oder durch Trunkfälligkeit zugezogen haben, wird Krankengeld nicht gewährt. Ist die Erkrankung die Folge geschlechtlicher Ausschweifungen, so wird das Krankengeld entzogen, wenn innerhalb 2 Jahren aus der gleichen Ursache die Kasse wiederholt in Anspruch genommen wird. Kürzung des Krankengelds wegen anderweitiger Versicherung findet nicht statt. Für den Todesfall wird für männliche erwachsene Mitglieder ein Sterbegeld im Betrage von 50 Mk. gewährt. Zuwiderhandlungen gegen die von der Generalversammlung erlassenen Vorschriften über Krankenmeldung, Verhalten des Kranken und Krankenaufsicht ziehen seitens der Vorstandschaft Strafen bis zu 20 Mk. nach sich. Der wöchentliche Kassenbeitrag beträgt 42 Pf., die Tramcarangestellten haben ihre $^{2}/_{3}$ selbst zu entrichten, also 28 Pf.

Nach den Angaben desjenigen Arztes, der fast alle Trambahnangestellten behandelt — freie Arztwahl besteht nicht — sind die am häufigsten vorkommenden Erkrankungen:

1. Magen- und Darmkrankheiten, als Folge des unregelmäßigen Mittagessens (akute und chronische Magenkatarrhe, Darmstörungen).

2. Rheumatismen (Gelenk- und Muskelrheumatismus, rheumatische Zahnschmerzen), bedingt durch den Dienst im Freien, besonders durch die offenen Sommerwagen.

3. Bronchitiden (vorzüglich im Frühjahr und Herbst). Außerdem ruft der Luftzug bei manchen Kopfschmerzen und die starke Staubentwicklung Bindehautkatarrhe hervor. Da das Personal meist jung und kräftig ist und zudem noch nicht lange im Dienste sich befindet, sind dauernde Schädigungen infolge eigentlicher Berufskrankheiten bisher nicht beobachtet.

Die am häufigsten eintretenden Unfälle sind bei den Pferdewärtern Quetschungen der Finger, Kontusionen der Extremitäten, Verletzungen durch Ausschlagen der Pferde, bei den Futterarbeitern Schnitt- und Hiebwunden (beim Futterschneiden), bei den Wagenwaschern Quetschungen und Prellungen, Brandwunden bei den Schmieden u. s. w. Die Kondukteure verletzen sich durch Ausrutschen (an Arm und Fuß, Verstauchungen), Einklemmen; die Kutscher ziehen sich Quetschungen zu bei Zusammenstößen. Tödliche Unfälle sind bisher nicht vorgekommen; nur ein Unfall dauerte 6 Wochen (Pferdeschlag).

Aus hygienischen Gründen wäre die Einführung von Schutzdächern

gegen den Regen für Kondukteure wie Kutscher wünschenswert, ferner die generelle und kostenlose Gewährung von Sitzgelegenheit für die Kutscher, die bisher nur auf eigene Kosten sich ein Sitzgestell anschaffen konnten. Außerdem wäre größere Regelmäßigkeit und Gleichmäßigkeit des Dienstes der Gesundheit wie der Häuslichkeit dienstlich, vor allem würden dadurch regelmäßigere Mahlzeiten ermöglicht.

Unter dem Personal der Tramcar hat sich ein Krankenunterstützungsverein „Alpenrose" gebildet, der aber bisher nur ca. 40 Mitglieder zählt, darunter auch ehemalige Bedienstete der Tramcar. Es werden nur gut beleumundete und vom Vereinsarzt für gesund erklärte Personen aufgenommen, deren Namen im Vereinslokale zuvor 4 Wochen auszuhängen sind. Die Mitglieder haben außer einer Aufnahmegebühr von 1 Mk. und 60 Pf. für ein Vereinszeichen einen monatlichen Beitrag von 1 Mk. zu leisten, außerdem die etwa von einer Generalversammlung beschlossene besondere Umlage. Die vom Verein gewährte Unterstützung beträgt nach einer 6monatlichen Karenzzeit 50 Pf. und nach einem Jahr Mitgliedschaft 1 Mk. pro Tag. Dauert die Krankheit über 3 Tage, so wird die Unterstützung vom ersten Tage an ausbezahlt. Die Unterstützung wird auf die Dauer von 97 Tagen in jedem Kalenderjahre gegeben, ist die Genesung bis dahin nicht erfolgt, so wird für 30 weitere Tage noch pro Tag 50 Pf. geleistet. Wird das Mitglied nach Verlauf von 97 Tagen in einer öffentlichen Versorgungs- oder Irrenanstalt untergebracht, so wird seinen Relikten eine einmalige Abfindungssumme von 25 Mk. gegeben, wenn voraussichtlich keine Genesung zu erwarten ist. Die Beiträge sind von den Mitgliedern am 16. jeden Monats im Vereinslokale persönlich zu entrichten. „Nur dringende Gründe oder dienstliche Verhinderungen können als Entschuldigungsgründe betrachtet werden." Es ist dies eine Bestimmung, die bei vielen derartigen Vereinen, z. B. auch beim Verein der Fiaker- und Lohnkutschergehilfen, wiederkehrt und keinen andern Zweck hat, als dem Vereinswirt Einnahmen zu sichern. Außer den Mitgliederbeiträgen bezieht der Verein Einnahmen durch Veranstaltung von Festen (ca. 200 Mk. im Jahr) und durch den Bezug der bei der Direktion einlaufenden Strafgelder.

Es scheint, daß infolge einer gewissen „G'schaftlhuberei", wie sie bei derartigen Vereinen in München nicht ungewöhnlich ist, eine Anzahl Bediensteter vom Eintritt abgehalten wird. Zudem sind manche Angestellte Mitglieder von anderen Vereinen mit Unterstützungszwecken, z. B. von Veteranenvereinen u. s. w. Seit dem 1. Mai ist der Verein Alpenrose dem „Sanitätsverbande" beigetreten, der gegen einen monatlichen Beitrag die Familienangehörigen gegen Krankheit versichert.

Außer der „Alpenrose“ besteht unter den Angestellten der Tramcar ein sogen. Sparverein, der indes nur 28 Mitglieder zählt. Er hat die gleiche Organisation wie die unter dem Personal der Trambahn bestehenden Sparvereine. Jedes Mitglied leistet 10 Pf. Monatsbeitrag und legt im übrigen nach Belieben Geld ein, das zu 4 % verzinst wird. Kurz vor Weihnachten wird das meiste Geld wieder herausgenommen. Die aus Cigarrenverkauf und unbeträchtlichen Überschüssen von veranstalteten Festen herrührenden Einnahmen werden um die gleiche Zeit pro Kopf verteilt. Der Verein ist mehr ein geselliger Unterhaltungsklub. Die hohe Verzinsung der Einlagen gewährt die Brauerei, deren Bier in der Vereinswirtschaft ausgeschenkt wird. Der Verein Alpenrose gedenkt sein Geld auf die gleiche Weise bei einer anderen Brauerei anzulegen. Die Abhängigkeit von dem betr. Wirtshaus wird natürlich dadurch erhöht.

Der auf die Angestellten entfallende Beitrag zur Invaliditätsversicherung beträgt wöchentlich 14 Pf.

Eine Pensionskasse besteht bisher nicht und dürfte auch nicht begründet werden, solange der hiesige Tramcarbetrieb nicht rentiert. Mehrere der befragten Angestellten waren in einer Lebensversicherung zu 2000 Mk. versichert und hatten jährlich 65—67 Mk. zu zahlen (Prämie minus Gewinnanteil).

Eine Organisation der Angestellten der Tramcar besteht bisher nicht und dürfte sich auch nicht so bald bilden. Als Grund dafür wird angegeben, das Personal sei zu indifferent und nicht reif genug, auch gedächten viele, den Dienst wieder zu verlassen. Andererseits wird auch betont, daß eine vereinzelte Organisation wenig nützen könne, solange die übrigen nichtgewerblichen Arbeiter unorganisiert blieben. 1899 versuchten die Kutscher einen Strike; da sie aber ohne Zusammenhang unter sich und mit den Pferdewärtern waren, wurde nichts erreicht. Nach kurzer Zeit traten die meisten zu den alten Bedingungen wieder in Dienst, einige wurden indes nicht wieder angestellt.

III. Das öffentliche Fuhrwerk.

Das Münchener öffentliche Fuhrwerk ist überwiegend Kleinbetrieb. Es giebt 319 Besitzer, die 480 (die Droschken, die in Winter- und Sommerwagen bestehen, nur einmal gezählt) polizeilich zugelassene Fuhrwerke fahren lassen (404 Droschken und 76 Fiaker). 239 Besitzer haben nur ein Fuhrwerk, und 200 davon fahren es selbst. 47 haben 2 Fuhrwerke, 28 besitzen 3—5 und nur 5 mehr wie 5 Fuhrwerke. Der größte Betrieb um-

faßt 13 Fuhrwerke. Kutscher giebt es einschließlich der fahrenden Söhne ca. 250, von denen ca. 2/3 verheiratet sind. Davon fahren 150 Taxameter, 30 Fiaker und 70 gewöhnliche Droschken. Taxameter kommen sowohl in den größeren wie in den kleineren Betrieben vor. Nur die größeren Betriebe beschäftigen Stallknechte, die auf 25 veranschlagt werden. Außer zum öffentlichen Fuhrdienst wird eine Anzahl Wagen nebenher für Lohnkutscherei verwendet, namentlich die Fiaker, die sonst nicht rentieren würden. Außer den öffentlichen Fuhrwerksbetrieben giebt es einige wenige Mietequipagengeschäfte (nur größere), die ca. 50 Kutscher beschäftigen. Diese Kutscher haben unregelmäßigeren Dienst als die im öffentlichen Fuhrwerk beschäftigten und entweder festen Lohn (70—80 Mk. im Monat) und Trinkgelder oder Accordlöhne pro geleistete Fahrt (Hochzeit, Begräbnis u. s. w.) und Trinkgeld. Im folgenden werden nur die Bediensteten des öffentlichen Fuhrwerks behandelt werden.

Das Droschkengewerbe ist ein beschränktes Gewerbe, das polizeilicher Konzessionierung und Beaufsichtigung unterliegt (§ 37 der Gewerbeordnung). In München untersteht es nach § 18 der Vollzugsordnung vom 29. März 1892 der königl. Polizeidirektion. Der kleinbetriebliche Charakter des Gewerbes wird aufrecht erhalten durch die Art, wie die Polizei von ihrem Konzessionsrechte Gebrauch macht nach Anhörung der beiden Unternehmervereinigungen, des alten „Vereins von Lohnkutschern und Taxameterbesitzern" und einer jüngeren Secession desselben: des „Vereins von Taxameterbesitzern". Seit 20 Jahren waren keine neuen Nummern ausgegeben worden, erst in den letzten 2 Jahren kamen 74 neue zur Verteilung, zum Teil unter den bisherigen Inhabern (davon 4 für eingehende Zweispänner), und von da ab dürfte Jahre hinaus keine neue Konzessionierung erfolgen. Verwendet werden Zweispänner und Einspänner. Erstere rentieren schlechter, dürfen jedoch nicht in Einspänner umgewandelt werden. Die Einspänner sind zum größeren Teil mit Taxameterbetrieb versehen; die Tendenz zum Ersatze der gewöhnlichen Einspänner durch Taxameter besteht weiter.

Jede Anstellung eines Kutschers bedarf der polizeilichen Zustimmung. Sie prüft seine Fertigkeit im Fahren durch eine Probefahrt; ferner muß er in der Ortskunde unterrichtet und gut beleumundet sein. Sind diese Vorbedingungen erfüllt, und ist der sich Bewerbende zudem über 17 Jahre alt, so bekommt er einen auf seinen Namen und auf eine bestimmte Nummer ausgestellten Fahrschein gegen Entrichtung von 3 Mk. Dieser Fahrschein gilt für die ganze Dauer der Thätigkeit eines Droschkenführers; im Falle, daß er verloren geht, ist ein Duplikat gegen Entrichtung von 10 Pf. zu beziehen.

Die Fahrerlaubnis, die nur für die im Fahrschein bezeichnete Wagennummer gilt, ist stets widerruflich. Sie wird entzogen wegen ehrenrühriger Reate (Diebstahl, Betrug, Unterschlagung), wegen wiederholter Betrunkenheit und im Falle fortgesetzt unangemessenen Betragens des Inhabers. War die Verfehlung nicht allzu gravierend, so kann sich der Ausgeschlossene um die Zurückerhaltung der Fahrerlaubnis bemühen, und zwar meist mit Erfolg. Definitive Entziehungen sind in den letzten Jahren überhaupt nicht vorgekommen.

Mit den Lohnherren pflegen die Droschkenführer keinen förmlichen Kontrakt zu schließen. Nur wird in der Regel schriftlich ausgemacht, daß von beiden Seiten auf die gesetzlich zustehende Kündigungsfrist verzichtet wird. Beide Parteien sind dann täglich frei. Nur wenige Besitzer haben 8- bis 14tägige Kündigung. So ist denn der Dienstwechsel ein häufiger. Entlassen zu werden pflegt der Kutscher, wenn er wiederholt zu spät kommt, sich unbotmäßig verhält oder die Pferde mißhandelt, oder auch wenn er zu wenig Geld abliefert, ein Punkt, der bei allen Nichttaxametern eine große Rolle spielt.

Der Dienst gestaltet sich bei den verschiedenen Kategorien sehr verschieden. Die größeren Besitzer lassen meist nur bei Tag fahren. Im Sommer kommt der Kutscher um 5 Uhr in den Stall, putzt die Pferde, wäscht den Wagen und erledigt die übrigen Geschäfte, die mit seinem Beruf verbunden sind. Um 7 Uhr rückt er aus, zwischen 12 und 1 Uhr kommt er heim, um die Pferde zu wechseln und zu essen, wofür ihm etwa eine halbe Stunde bleibt, dann fährt er bis zum Abend und rückt zwischen $^{1}/_{2}8$ und $^{1}/_{2}9$ Uhr ein. Sonstige reguläre und irreguläre Pausen finden nicht statt. Doch bleibt zwischen den einzelnen Fahrten und auf den Warteplätzen genügend Zeit, um Frühstück und Kaffee einzunehmen. Außerdem sind die Platzwärter zur Hand, um für das obligate Fünferl eine Maß und sonstigen Bedarf herbeizuholen. Im Winter beginnt der Dienst eine halbe bis eine Stunde später. Die größeren Unternehmer lassen nachts nicht fahren. Nur im Karneval, der in München 1—2 Monate dauert, befassen sie sich auch mit Nachtfahrten, manche jedoch erst in der zweiten Hälfte des Fasching und nur an Reboutentagen. Dann wird je nach der Dauer der Nachtarbeit am nächsten Tage später begonnen, um 9 oder um 11 u. s. w. Die kleineren Besitzer, die mit einem oder zwei Kutschern fahren, pflegen in der Regel das ganze Jahr in Anpassung an Wetter, Fremdenverkehr und besondere Anlässe bis in die Nacht zu fahren. Je nachdem sich der Nachtdienst ausdehnt, beginnt der Kutscher am folgenden Tage zwischen 9 und 10 Uhr, fährt zwischen 11 und 12 Uhr ab, wechselt um 6 Uhr die Pferde und kehrt bis 1 und 2 Uhr nachts heim. Das geht bei den „Nachtfahrern“ das

ganze Jahr hindurch; in der Karnevalszeit dehnt auch bei ihnen sich der Dienst bis an den frühen Morgen aus, besonders an den Balltagen. Freilich kommt Nachtdienst auch bei manchen anderen Fuhrwerken gelegentlich in allen Jahreszeiten vor: bei vorausbestellten Touren, namentlich in solchen Betrieben, die zugleich nebenbei Lohnkutscherei haben.

Freie Tage sind nicht üblich. Bei manchen Besitzern kann der Kutscher, „wenn er mag", am ersten Weihnachts-, Oster- und Pfingsttag morgens aussetzen. Andere geben ihren protestantischen Kutschern auf Wunsch hin auch den Karfreitag teilweise frei. Aber die meisten Kutscher fahren das ganze Jahr hindurch, da an den freien Tagen nichts verdient wird und die Herren es nicht gern sehen. Will indes jemand aus irgendwelchen dringenden Gründen (Begräbnis u. s. w.) einen Tag frei haben oder für mehrere Tage verreisen, so bekommt er auf sein Gesuch hin Urlaub. Bei längerer Abwesenheit pflegt er dann einen Aushilfskutscher zu stellen. Die Besitzer können derartige Gesuche nicht ausschlagen, weil der Angestellte sonst seinen Dienst — es besteht ja meist keine Kündigung — einfach quittiert. Und Überfluß an Kutschern besteht gerade nicht.

Die Ausübung des Dienstes wird durch eine Reihe von der Polizei in der „Fiaker- und Droschkenordnung" aufgestellter Vorschriften geregelt. Die Warteplätze und die Art ihrer Benutzung sind bestimmt, die Kleidung der Kutscher ist vorgeschrieben. Es ist vorgesehen, daß er folgende Gegenstände während des Dienstes mit sich führt: 1. ein Exemplar der Fiaker- und Droschkenordnung, 2. den Fahrschein, 3. eine richtig gehende Uhr, 4. die Fahrmarken, 5. die Bahnhofbestellmarken, 6. ein Exemplar der Standplatzlisten. Gegenüber dem Publikum soll er ein anständiges, höfliches Benehmen beobachten. Es ist ihm verboten, Personen zuzuwinken oder anzusprechen, um sie zur Fahrt oder zur Wahl des Wagens zu bestimmen. Ferner hat der Kutscher fortgesetzt bei seinem Wagen zu verbleiben, darf sich jedoch nicht in demselben aufhalten. Das Zechen auf und neben dem Warteplatze ist verboten. Die Wagenführer haben auf den Warteplätzen ruhiges und anständiges Benehmen zu beobachten und insbesondere gegenseitige Neckereien und gruppenweises Zusammenstehen auf den Trottoirs zu unterlassen. Während der Fahrt ist auch das Rauchen verboten. Dazu kommen eine Menge von technischen Vorschriften über das Verhalten auf und außer den Warteplätzen, über die Übernahme und Ablehnung von Fahrten, über die Zahl der aufzunehmenden Personen, das Verhalten während der Fahrt, über Fahrmarken, die dem Fahrgaste auf Verlangen und bei Vorausbestellungen und Tarifdifferenzen unaufgefordert zu verabfolgen sind, ferner über gefundene Sachen und die Benützung der

Centralbahnhofwarteplätze, auf denen die Abwickelung des Verkehrs mit Hilfe von Bestellmarken vor sich geht. Alle 5—6 Tage im Sommer und alle 7—8 Tage im Winter hat jeder Wagen einen Warteplatz- und Eisenbahnturnus. Die Turnustabelle bestimmt genau, zu welchen Zeiten jeweils auf den angewiesenen Warteplätzen, resp. zu welchen Zügen am Bahnhof die Wagen zur Fahrt bereit zu halten sind. Der Tagesturnus erstreckt sich von 8 bis 7 Uhr mit 2stündiger Mittagspause, für die ungeraden Nummern von 11 bis 1 Uhr, für die geraden Nummern von 1 bis 3 Uhr. Der Nachtturnus umfaßt die Stunden von 7 bis 12 Uhr und der Morgenturnus im Sommer die Zeit von 5 bis 7½ und im Winter von 6 bis 8 Uhr. In jedem einzelnen Fall ist nur ein Turnusdienst (sei es Tages-, Morgen- oder Nachtturnus) zu leisten.

Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen der Fiaker- und Droschkenordnung sowie die in den Warteplatzlisten enthaltenen Vorschriften werden nach Art. 152 Abs. 1 des Polizeistrafgesetzbuches mit Geld bis zu 45 Mk. oder mit Haft bis 8 Tagen, Zuwiderhandlungen gegen die Tarifbestimmungen nach § 148 Ziff. 8 der Gewerbeordnung mit Geld bis zu 150 Mk. und im Unvermögensfalle mit Haft bis zu 4 Wochen bestraft. Nach Umständen tritt außerdem die Entziehung der Fahrerlaubnis ein. Die mannigfachen Anlässe zu Übertretungen können zu einer erheblichen Strafsumme im Jahr führen, wenn die Bestimmungen allzu bureaukratisch und rigoros gehandhabt würden. Doch scheint das nicht der Fall zu sein. So zahlen denn viele Kutscher das Jahr über gar keine Strafen, während andere es bis zu 20 und 30 Mk. und mehr im Jahre bringen. Manche lassen sich auch einsperren, statt die Geldstrafe zu zahlen Die ersten Male pflegt der Polizeiinspektor, dem das Droschkenwesen untersteht, zu verwarnen. Bei Wiederholungen werden die Strafen allmählich erhöht. Zuspätkommen im Turnusdienst, Rauchen während der Fahrt, im Wagen sitzen, gehören zu den häufigeren Übertretungen. Das bloße Trinken auf den Warteplätzen scheint noch nicht als Zechen zu gelten, wenigstens sieht man dort überall die Maßkrüge. Zu Mißständen dürfte dagegen der § 22 führen mit seiner Bestimmung: jeder Wagenführer hat fortgesetzt bei seinem Wagen zu verbleiben. Denn diejenigen Kutscher, die nicht bei ihrem Dienstgeber oder in ihrer in der Nähe wohnenden Familie während des Umspannens essen, und das sind die wenigsten, sind auf das Wirtshaus angewiesen. Da aber das Unterstellen von Pferd und Wagen mit Umständlichkeiten und Zeitverlust verbunden ist, pflegen sie, wenn genügend Kutscher vor ihnen aufgestellt sind, oder indem sie einen Dienstmann oder Platzwärter neben den Wagen stellen, in einem dem Warteplatz benachbarten Wirtshause zu essen und

die Bestimmung zu übertreten. Das gilt besonders für den Mittag, für die Nachtfahrer trifft es gegen 6 Uhr zu, kommt aber auch zu andern Zeiten vor, besonders auf weniger verkehrsreichen Warteplätzen. In Fällen, in denen die Kutscher, um ein Bedürfnis zu befriedigen, den Wagen verließen, sprach sie das Gericht frei.

Die Einkommensverhältnisse gestalten sich verschieden, je nachdem der Kutscher Taxameter fährt oder nicht. Die Taxameterfahrer erhalten 1 Mk. festen Lohn und 15 bis 20% der täglichen Einnahme. Kaffee und Brot erhalten fast alle Kutscher am Morgen beim Unternehmer; haben sie außerdem Schlafstellen und Mittagessen bei ihm, so erhalten sie nur 15%, im übrigen 18% bis 20% (in der Regel nach einem Jahr). Die Berufsgenossenschaft berechnet die tägliche Gesamteinnahme eines Taxameterfahrers auf Grund der Lohnlisten auf 3 Mk. bis 4,20 Mk., wobei die Schlafstelle (je 20 Pf.) und der tägliche Trinkgelderbezug, der von den Kutschern mit 0 bis 70 Pf. angegeben wird, eingerechnet sind. Das jährliche Durchschnittseinkommen, auf den Tag berechnet, beträgt 3,20 bis 3,50 Mk. Die täglichen Einnahmen wechseln stark, sie sind am höchsten in den Sommermonaten, wenn der Fremdenzustrom sich über die Stadt mit ihren mannigfachen Sammlungen und Ausstellungen ergießt. In der flauen Winterzeit bilden die Karnevalsmonate (Januar bis März) eine Periode vermehrten Verkehrs und erhöhter Trinkgelder. Insofern der Taxameterkutscher zwischen 10 Uhr nachts und 6 Uhr morgens fährt, hat er seinen entsprechenden Anteil an dem für diese Zeit verdoppelten Tarif.

Alle Führer von Wagen ohne Taxameter haben keinen festen Lohn. Sie pflegen von der täglichen Einnahme ihrer Angabe nach etwa 2,50—3 Mk. für sich abzuziehen. Der Rest wird an den Unternehmer abgegeben. Da keine Kontrolle möglich ist, geschieht die Abgabe auf guten Glauben hin. An guten Tagen behält der Kutscher viel für sich, an schlechten wenig; es kommen auch Tage vor — im Winter — an denen er nicht auf seine Unkosten kommt. Liefert er nach Meinung des Besitzers — besonders im Verhältnis zu seinen Kollegen — zu wenig ab, so wird er entlassen. Die Berufsgenossenschaft rechnet für 365 Tage einen Tagelohn von 3 Mk. für den Droschkenführer und von 2,50 Mk. für den Fiaker (Zweispänner)-führer[1]. Trinkgelder sind dabei mit eingerechnet, soweit solche angegeben sind; aber die meisten Kutscher geben an, gar kein oder so gut wie

[1] Vom 1. Januar 1901 ab wird der Satz von 3 Mk. zur Anrechnung kommen, da inzwischen der ortsübliche Tagelohn auf 3 Mk. erhöht ist und die Berufsgenossenschaft unter dieses Minimum nicht hinabgehen darf.

gar kein Trinkgeld zu erhalten. Thatsächlich dürfte der von der Einnahme zurückbehaltene Teil höher sein als 2,50—3 Mk., da manche Droschkenkutscher dem Übergang zum Taxameterbetrieb abgeneigt sind, was sonst nicht gut erklärlich wäre. Thatsächlich wird auch täglich Trinkgeld vereinnahmt; die hierüber gemachten Angaben schwanken zwischen 20 Pf. und 1 Mk. pro Tag. Im Sommer dürfte es sich der oberen Grenze nähern, im Winter mehr nach der untern hin sich bewegen. Dasselbe gilt von den Taxameterfahrern. Manche Kutscher geben von dem Trinkgelde an die Stallknechte täglich 20 Pf. ab, in den größeren Betrieben und besonders bei den Taxametern kommt diese Gewohnheit aber ab. Zu den täglich wiederkehrenden Ausgaben, die durch den Dienst veranlaßt werden, sind die Fünferl (5 Pf.) zu rechnen, die der Kutscher an die Platzwärter für etwaige Besorgungen (Wasserbringen, Getränke und Speise holen, Beaufsichtigung des Wagens) zahlt. Am besten stehen sich im ganzen die gewöhnlichen Droschkenkutscher bei ihrem ungeregelten Entlöhnungssystem, das ihnen erlaubt, von der Einnahme, die im Sommer zwischen 8 und 15 Mk. und im Winter zwischen 6 bis 12 Mk. schwankt, das „Nötige" zurückzubehalten. Durch Nachtfahrten suchen sie ihre Einnahme zu steigern. Die schlechtere Position haben die Fiakerfahrer, die nicht soviel in Anspruch genommen werden, wenn nicht nebenher Lohnkutscherei betrieben wird.

Die frühere Sitte, beim Dienstherrn zu wohnen, kommt mehr und mehr außer Gebrauch. Die Hälfte der Kutscher dürfte noch beim Unternehmer wohnen und zwar nur Unverheiratete. Es fehlt den größeren Betrieben meist an Platz dazu. So hat z. B. einer der größten Unternehmer, der 12 Kutscher beschäftigt, nur 3 bis 4 davon bei sich wohnen. Kost (außer Abendbrot) und Wohnung wird den Taxameterfahrern mit 5% der täglichen Einnahme berechnet (statt 20%—15%). Die Berufsgenossenschaft rechnet für die Schlafstelle 20 Pf. pro Tag, ein Satz, der zu niedrig gegriffen ist, da ein Arbeiter für ein gleiches Quartier 1,50 bis 2 Mk. pro Woche zu zahlen pflegt. Die nicht beim Unternehmer Wohnenden suchen möglichst in der Nähe Wohnung zu nehmen. Wenn sie den Platz gewechselt haben oder auch wenn sie eine alte billige Wohnung innehaben, die sie nicht aufgeben wollen, wohnen sie öfters doch bis 30 Minuten von der Stallung entfernt. Die Droschkenbesitzer und ihre Angestellten wohnen zumeist in den jetzt einverleibten Vororten: Schwabing, Giesing, Haidhausen, Nymphenburger- und Blutenburgerstraße. Ein verheirateter Kutscher pflegt 18 bis 28 Mk. für die Wohnung im Monat zu bezahlen; der durchschnittliche Preis wird mit 20 bis 25 Mk. angegeben.

Die Strapazen seines Berufes, der ihn Wind und Wetter aussetzt, und

die ausgedehnte Dienstzeit (16—18 Stunden) nötigen den Kutscher „gut zu leben". Außer dem Kaffee in der Früh wird ein Frühstück mit Bier eingenommen. Nur wenige essen Mittags beim Herrn (etwa 30), und auch in der Familie essen nicht viele, weil sie zu weit wohnen, oder die Frau außer dem Hause beschäftigt ist, oder doch nicht kocht (ungefähr 50). Die große Menge (etwa 170) ißt im Wirtshaus (mittags und abends). Zur Vesperzeit wird wieder Bier getrunken. Abends wird von vielen gekneipt. Ob der Biergenuß, der in München durchgängig in allen Klassen ein hoher ist, bei den Kutschern zum Alkoholismus ausartet, ist schwer zu eruieren. Manche äußere Zeichen sprechen dafür. Man trinkt, sagen die Unternehmer, aber Leute, die dem Schnaps zusprechen, giebt es im ganzen Gewerbe nur ein paar. Etliche Liter täglichen Biergenusses gelten aber in München für nichts besonderes. Mehr oder weniger exakte Auskunft könnte eine berufliche Krankenstatistik geben, — wenn sie existieren würde.

Die von der Polizei vorgeschriebene Dienstkleidung haben die Kutscher auf eigene Kosten anzuschaffen und zu unterhalten. Sie besteht aus Filzhut (Cylinder) mit Silberborde, hellblauem (für die Fiakerkutscher: dunkelblauem) Tuchrock und dunklem Mantel mit weißmetallnen Knöpfen. Eine solche Ausrüstung kostet neu 100—150 Mk. Doch werden viele Sachen alt gekauft (Livreestücke u. s. w.) und sind dann erheblich billiger (Fahrrock zu 7 bis 12 statt zu 36 und 40 Mk.), Kaputrock (Winterüberrock) zu 15 bis 25 statt zu 70 bis 100 Mk.). Außerdem haben die meisten Kutscher Regenröcke und Winterpelze, letztere alt gekauft zu 40 bis 60 Mk. Alle paar Jahre ist das eine oder andere Stück zu erneuern. Für Reparaturen werden etwa 2 Mk. im Monat gerechnet.

Wie alles niedere (nicht kaufmännische) Personal in Handels- und Transportgewerben gehören die Kutscher der Ortskrankenkasse IX der Stadt München an. Da für alle Angehörigen der Ortskrankenkasse die gleichen Bestimmungen gelten, wird auf den betr. Abschnitt unter Tramcar verwiesen. Der Beitrag beträgt für die Angestellten pro Woche 28 Pf., doch wird in vielen Fällen das ganze Krankengeld von den Besitzern gezahlt.

Inwieweit Berufskrankheiten bei den Kutschern vorkommen, war nicht festzustellen. Die Ortskrankenkasse beutet die bei ihr einlaufenden Meldungen überhaupt nicht statistisch aus oder unterscheidet nicht die Berufsarten. Da ferner die verhältnismäßig geringe Anzahl von Kutschern sich über die ganze Stadt verteilt, so kommen auf jeden der zahlreichen Ärzte der Ortskrankenkasse IX zu wenig Patienten, als daß er genügendes Thatsachenmaterial hierüber zur Verfügung hätte. Es bleiben also nur die

Aussagen der Besitzer und Kutscher und die ärztlichen Vermutungen. Die ersteren sind der Meinung, daß der Beruf abhärte, daß aber nur kräftige Leute ihm auf die Dauer gewachsen seien und dabei bleiben können, daß also eine Art natürlicher Auslese stattfände: die einmal Eingewöhnten seien gesund und können ein hohes Alter erreichen. In der That sind Leute von 60 und mehr Jahren noch thätig. Andererseits wird über Rheumatismus und Gicht von den alten Kutschern geklagt, das soll aber seit Jahren besser geworden sein, weil der Dienst gegen früher kürzer und die Kleidung besser wurde. Soweit die ärztlichen Beobachtungen reichen, werden Herzhypertrophien (mit Schlaganfällen), Leberleiden und Magenkatarrhe auf den Alkoholgenuß zurückgeführt und außerdem Bronchitiden aller Art, Asthma und andere Erkrankungen der Atmungsorgane, außerdem Rheumatismen mit der fortgesetzten Thätigkeit im Freien in Zusammenhang gebracht.

Eine größere Anzahl der Kutscher ist Mitglied der „Krankenunterstützungs- und Sterbekasse“ des Vereins „der Fiaker- und Lohnkutschergehilfen in München“. Dieser Verein entfaltet weiter keine Thätigkeit als die mit der Kassenführung verbundene. Er ist keineswegs eine Organisation zur Hebung der Lage. Er hat gar keinen Klassencharakter, denn unter seinen Mitgliedern befinden sich ebensogut Besitzer, die früher Kutscher waren, wie alle möglichen anderen Berufsangehörigen, die, als sie noch auf dem Bock saßen, dem Verein beitraten. Nach den Satzungen kann die Aufnahme Leuten verweigert werden, die bereits das 45. Lebensjahr erreicht haben oder kränklich, gebrechlich oder arbeitsunfähig sind. Die Aufnahmgebühr beträgt 2 Mk. Der ordentliche Beitrag ist auf 2 Mk. pro Quartal festgesetzt, doch kann er bei außerordentlicher Inanspruchnahme der Kasse erhöht werden. Der Anspruch auf Unterstützung beginnt erst nach sechsmonatlicher Einzahlung. Die Unterstützung beträgt vom Tage der Anmeldung an täglich 1,50 Mk. für die Dauer von drei Monaten, von da ab für weitere 3 Monate pro Tag 1 Mk. Dem krank Gemeldeten ist jede Beschäftigung verboten. Hält er die vom Arzte zum Ausgehen bestimmte Zeit nicht inne, so wird er fürs erste Mal mit 5 Mk. bestraft und im Wiederholungsfall wird ihm die Unterstützung entzogen. Geschlechtliche und selbstverschuldete Krankheiten begründen keinen, ständige Leiden nur einmaligen Unterstützungsanspruch. Im letzten Falle kann jedoch nach dem Gutachten des Ausschusses freiwillige Unterstützung gewährt werden.

Jedes Mitglied der Krankenkasse ist zugleich Mitglied der Sterbekasse und hat für jeden Sterbefall 50 Pf. zu entrichten. Aus diesen Beiträgen werden im Sterbefalle bewilligt:

1. 50 Mk. bei einer Mitgliedschaft von weniger als 5 Jahren.
   75 „ „ „ „ „ 5 bis 10 „
   100 „ „ „ „ von 10 Jahren und mehr.
2. die Kosten für drei Messen,
3. die Kosten für das „altherkömmliche Stephaniamt",
4. die Todesanzeige,
5. die Kosten für einen Kranz,
6. die Kosten für die Flambeauxträger.

Zur Beerdigung eines jeden Mitgliedes stellt der Verein eine Ehrenbegleitung, bestehend aus dem 1. oder 2. Vorstandsmitgliede, 2 Ausschuß- und 20 ordentlichen Mitgliedern, von welch' letzteren 6 den Sarg mit Flambeaux begleiten. Mitglieder, an die die Reihe kommt, werden durch Postkarte hierzu „kommandiert". Stellvertretung ist nur durch die Mitglieder zulässig. Ohne genügende Entschuldigung wegbleibende kommandierte Mitglieder verfallen in eine Ordnungsstrafe von 5 Mk. und werden außerdem beim nächsten Sterbefalle wieder kommandiert. Jedes Mitglied ist weiter verpflichtet, wenigstens alle Halbjahr einmal im Vereine zu erscheinen und seine Beiträge persönlich zu entrichten. Dieses charakteristische Statut stellt die ganze Wirksamkeit des Vereins in volles Licht.

Der auf den Kutscher fallende Beitrag zur Invaliditätsversicherung beträgt pro Woche 12 Pf.; häufig wird der ganze Beitrag vom Besitzer gezahlt.

Gegen Unfall sind die Kutscher versichert bei der Sektion 25 der Fuhrwerksberufsgenossenschaft (für Ober- und Niederbayern). Der letzte Jahresbericht (für 1899) erwähnt, daß es immer noch häufig vorkommt, daß Unfälle nicht rechtzeitig oder gar nicht angemeldet werden. Geklagt wird weiter darüber, daß in den Lohnnachweisungen die Naturalverpflegung viel zu niedrig eingeschätzt wird und das Trinkgeld entweder gar nicht veranschlagt oder als unbekannt angegeben wird. Tritt dann ein Unfall ein, so wird in den Speciallohnnachweisungen für Naturallöhne und Trinkgeld viel mehr angesetzt. Häufig werden die Lohnnachweisungen nicht eingeschickt und die vorgeschriebenen Lohnbücher überhaupt nicht oder unrichtig geführt. Die genaue Zahl und die Art der auf die Münchener Droschkenkutscher fallenden Unfälle war nicht zu ermitteln, da für die einzelnen Orte und Specialfälle des Gesamtberufes das Material nicht ausgeschieden ist. Soweit Anmeldungen beim Magistrat erfolgt sind, die an die Gewerbeinspektion abschriftlich weitergegeben werden, kamen in den letzten 1½ Jahren (1899 und 1900 bis August) nur wenige Unfälle vor: darunter einer mit tödlichem Ausgange (durch Ausschlagen eines Pferdes), einmal Kopfwunde und

Handgelenkbruch (durch Umfallen eines Wagens), außerdem Prellungen bei Zusammenstößen, Verletzungen durch ausschlagende Pferde (beim Beschlagenlassen und beim Futtern), Leistenbruch bei Überheben. Doch sind die Anmeldungen kaum vollzählig, wenn sie auch immerhin ein Bild der vorkommenden Unfallsarten geben. Nach den Erfahrungen der Berufsgenossenschaft kommen unter den in der Fuhrwerksgenossenschaft vertretenen Berufsarten bei den Droschkenkutschern relativ am wenigsten Unfälle vor.

Eine Pensionskasse oder Wohlfahrtseinrichtung irgend welcher Art besteht nicht. Geldstrafen, die in solche Kasse zu fließen pflegen, werden von den Besitzern nicht auferlegt. Dagegen haftet der Kutscher nominell für kleinere Beschädigungen, die durch seine Schuld an Fuhrwerk und Gespann vorkommen.

Die beiden Besitzervereinigungen, die in München existieren, haben in ihren Satzungen einige Bestimmungen, die sich mit den Verhältnissen der Angestellten befassen. So zählt das Statut des „Vereins der Taxameterbesitzer" (gegründet 1899) zu den Vereinszwecken u. a. „zwischen den Mitgliedern und ihren Gehilfen geordnete Verhältnisse zu schaffen bezw. aufrecht zu erhalten und für Vermehrung und Ausbildnng des Kutscherpersonals Sorge zu tragen; ein Vereinsbureau mit Arbeitsnachweis zu unterhalten; treudienende Gehilfen zu belohnen und unehrliches und unzuverlässiges Personal ferne zu halten". Ebenso rechnet das Statut des „Vereins von Lohnkutschern und Taxameterbesitzern" zu den Vereinsaufgaben die „Sorge für geordnete Zustände zwischen den Dienstherren und ihren Kutschern und Aufrechterhaltung guter Ordnung mit den Gehilfen". Indes sind die Bestimmungen ohne Bedeutuug, wie es bei dem Fehlen einer korrespondierenden Gehilfenorganisaiton natürlich ist. Realisiert sind sie nur insofern, als der „Verein der Taxameterbesitzer" Neuanzustellende in der Handhabung des Taxameterapparats unterrichtet und auf die Ortskundeprüfung vorbereitet. Der städtische Arbeitsnachweis wird von den Kutschern gar nicht in Anspruch genommen und der ebenfalls kostenlose des Vereins nur wenig. Aussichten auf Bildung einer gewerkschaftlichen Organisation der Kutscher scheinen vor der Hand keinerlei vorhanden zu sein. Es herrscht in dieser Hinsicht eine erkleckliche Indifferenz und Indolenz. Auch sind die Interessen der verschiedenen Kategorien (Taxameter und Nichttaxameter) noch zu ungleichartig und manche von den heutigen Kutschern werden einmal selbst Besitzer. Das dürfte noch länger so weiter dauern, da bei der Politik der beiden Besitzervereine und der Handhabung des Konzessionierungssystems seitens der Polizei die Bildung von größeren Betrieben nicht wahrscheinlich ist.

Die Laufbahn des Kutschers beginnt bisweilen als Stallknecht. Nur die größeren Betriebe beschäftigen indes Stallknechte, deren es etwa 25 giebt. Ihr Dienst dauert von 5 Uhr im Sommer (im Winter $^3/_4$6) bis zum Einrücken der Kutscher ($^1/_2$8 bis $^1/_2$9). Um 10 Uhr müssen sie den Pferden noch Wasser geben. Der Wochenlohn beträgt bei freier Kost und Wohnung 8 bis 12 Mk. Außerdem participieren einige an den Trinkgeldern der Kutscher und bekommen selbst Trinkgelder, wenn sie bestellte Fuhren in der vom Herrn gelieferten Livree verrichten. Den quasi öffentlichen Dienst der Kutscher dürfen sie nicht leisten, da sie keinen Fahrschein haben. Die meisten Kutscher, mögen sie nun anfangs Stallknechte gewesen sein oder nicht, stammen vom Lande. Sie sind Gütlerssöhne, ehemalige Dienstknechte, oder als Kutscher in anderen Betrieben, manche auch zuvor in anderen Berufen thätig gewesen. In der Regel gehen sie zu ihrem neuen Berufe über, nachdem sie in München ihre Dienstzeit bei der Kavallerie absolviert haben; viele waren Offiziersburschen. Aussichten, selbst Besitzer eines Fuhrwerkes zu werden, haben sie nur dann, wenn sie von Haus aus Geld haben oder bekommen, sei es durch Erbschaft, günstige Heirat oder auf dem Wege des Kredits. Für einen großen Teil treffen diese Vorbedingungen zu. Nach einer Reihe von Jahren kaufen solche Kutscher ein konzessioniertes Fuhrwerk, das sie weit über den Kostenwert (25—2800 Mk.) mit 3000 bis 5000 Mk. bezahlen müssen. So gehen dann die meisten konzessionierten Fuhrwerke im Falle des Verkaufs in die Hände von ehemaligen Kutschern über. Diejenigen Kutscher, welche sich kein eigenes Fuhrwerk kaufen können, bleiben Kutscher ihr Leben lang, wenn sie nicht noch den Beruf wechseln wollen. Falls sie alt und invalide werden, eröffnet sich ihnen — ebenso wie verarmten und erwerbsbeschränkten Mitgliedern des „Vereins von Lohnkutschern und Taxameterbesitzern“ — die Aussicht, Platzwärter zu werden. Diese haben die Warteplätze rein zu halten gegen eine monatliche Vergütung von 7 bis 10 Mk. Es giebt ihrer 10 bis 11, die vom „Verein von Lohnkutschern und Taxameterbesitzern“ angestellt werden. Nebenverdienste beziehen sie durch Zutragen von Wasser für die Pferde, von Speisen und Getränken für die Kutscher, durch Beaufsichtigung der Wagen und besonders durch den Verkauf von Pferdebrot, der manchem täglich einige Mark abwerfen soll.

Vergleicht man die Lage der Kutscher in den größeren und kleineren Betrieben, so ergiebt sich, daß in den größeren eine kürzere Arbeitszeit herrscht, während in den kleineren infolge verlängerter Arbeitszeit etwas mehr verdient wird.

Erhebungen über die Verhältnisse der unteren Bediensteten und Arbeiter im Straßenverkehrsgewerbe Berlins[1].

Von

Dr. **Fritz Deichen,**

Graudenz.

---

[1] Die nachstehenden Erhebungen sind im Sommer des Jahres 1899 begonnen und im Laufe des darauffolgenden Winters fertiggestellt worden. Bevor die Abhandlung jedoch zum endgültigen Abschluß gebracht wurde, kam im Mai 1900 der große Ausstand der Straßenbahner zum Ausbruch. Wir haben daher die Ergebnisse dieser interessanten Lohnbewegung in den Abschnitt über die Straßenbahnbediensteten eingeflochten. Ob die durch den Streik geschaffenen Verhältnisse dauernden Bestand haben werden, wird uns erst die Zukunft lehren können. Auch die übrigen Abschnitte sind inzwischen nach Möglichkeit mit neuerem Material ausgestattet worden.

I. Einleitung.

Die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsunternehmungen.

Obgleich Berlin in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts eine Stadt von rund 150000 Einwohnern, also auch nach heutigen Begriffen schon längst eine Großstadt war, hatte es eigentlich noch kein öffentliches Verkehrsmittel.

Zwar wurde im Jahre 1739 — abgesehen von dem früheren Institut der Sänften — der eigens hierfür gebildeten Fiakerzunft vom Könige das Privilegium verliehen, „Fiaker" zu unterhalten; jedoch haben dieselben kaum eine Bedeutung für den öffentlichen Verkehr erlangt. Ihre Zahl betrug im Jahre 1769 36, trotzdem sie der König auf dem Markt an diejenigen Kutscher verschenkte, welche gerade zuerst erschienen waren. Im Jahre 1795 wurde ihr Betrieb ganz eingestellt.

Auch die im Jahre 1814 dem Pferdehändler Mortier konzessionierten „Warschauer-Droschken" (unsere heutigen Droschken II. Klasse) waren für den öffentlichen Verkehr nicht von Bedeutung, wenngleich die Urteile über ihren Zustand und ihre Leistungen nicht ungünstig lauteten. Auch ihre Zahl war anfangs nur gering; sie betrug im Jahre 1824 89. Nach Aufhebung des Mortierschen Privilegiums und Einführung eines freieren Konzessionssystems änderten sich allerdings die Verhältnisse. Die Zahl der Droschken stieg von 236 im Jahre 1837 auf 440 im Jahre 1839, auf 1000 im Jahre 1846, auf 1200 im Jahre 1860, auf 2260 im Jahre 1865, auf 3588 im Jahre 1870.

Man muß dabei noch in Betracht ziehen, daß inzwischen auch andere öffentliche Verkehrsmittel entstanden waren.

Denken wir zunächst an die Thorwagen (Kremser), welche ursprünglich nur den Verkehr zwischen Berlin und Charlottenburg vermittelten. Ihre Zahl hatte sich beständig vermehrt; sie erreichte sogar im Jahre 1861 ihren Höhepunkt mit 523 Stück.

Auch die Omnibusse hatten inzwischen einige Ausdehnung gewonnen. Solange das Mortiersche Droschkenprivilegium bestanden hatte, waren Omnibusunternehmungen nicht konzessioniert worden. Nachher aber machte es anfänglich Schwierigkeiten, einen kapitalkräftigen Unternehmer dafür zu finden. Erst im Jahre 1846 suchten und erhielten die Kaufleute Heckscher und Dr. Freiberg ein Privilegium für regelmäßige Omnibusfahrten auf 5 festgesetzten Linien. Das Unternehmen reussierte. Die Zahl der Omnibusse stieg von 19 auf 66 im Jahre 1860. Infolge der Einführung der Gewerbefreiheit im Jahre 1861 erhielten auch andere Bewerber eine Konzession. Die Betriebe vermehrten sich sogar bald so rapide, daß ein förmlicher Vernichtungskrieg unter den Inhabern entstand. Die Zahl der Omnibusse stieg daher schon im Jahre 1863 auf 393. Bei dieser zügellosen Konkurrenz wurden die Einnahmen bald so gering, daß sie die Ausgaben nicht mehr decken konnten. Die täglichen Unterhaltungskosten eines Omnibusgespannes sollen sich durchschnittlich auf 7 Thlr. 22 Sgr. belaufen haben, während die Einnahmen z. B. im Jahre 1865 im Durchschnitt von 8 verschiedenen Linien nur 3 Thlr. 26 Sgr. betrugen[1]. Die allmählich eintretenden, unwirtschaftlichen Zustände veranlaßten die Unternehmer im Jahre 1865, sich zu einer Aktiengesellschaft zusammenzuschließen und die Zahl der Wagen zunächst auf 192 zu beschränken. So entstand die „Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft," welche heute noch existiert. Im Jahre 1870 hatte sie 130 Wagen im Betriebe.

Wir sehen jedenfalls, daß sich die öffentlichen Verkehrsmittel seit Anfang der vierziger Jahre nicht unbedeutend vermehrt hatten. Im Jahre 1862 war daher auch beim Königlichen Polizeipräsidium ein besonderer Kommissar für das gesamte öffentliche Fuhrwesen ernannt worden. Das demselben unterstellte Personal bestand im Jahre 1870 aus 2 Leutnants, 3 Wachtmeistern und 16 Schutzmännern[2].

Trotzdem vermochten die Droschken und Omnibusse — von den Thorwagen wollen wir absehen — dem seit der Gründung des Deutschen Reiches zu immer größerer Intensität ansteigenden Verkehrsbedürfnis nicht zu genügen. Wohl pulsierte schon in den vierziger Jahren — so heißt es in dem Verwaltungsbericht des Magistrats — in den gebildeten Kreisen der Gesellschaft ein reges, geistiges Leben; aber daneben bewegte sich noch

[1] Zeitschrift des Königlich Preußischen Statistischen Bureaus, 1899, IV. Vierteljahrsheft, S. 287.

[2] Zur Zeit besteht es außer einem Hauptmann als Kommissar aus 6 Leutnants, 9 Wachtmeistern und 53 Schutzleuten; hiervon sind nur im äußeren Dienste 3 Wachtmeister und 30 Schutzleute thätig.

„ein in engeren Bahnen des Erwerbes und geistigen Lebens befangenes Bürgertum".

Nachdem aber Berlin durch ein ausgedehntes Netz von Eisenbahnen mit allen Teilen Deutschlands verbunden und Handel und Industrie zu kraftvoller Blüte gelangt war, wurde ein frischer Hauch in das bisher stille Leben der Residenzstadt hineingetragen. Berlin wurde Fabrik- und Handelsstadt, aus dem „befangenen Bürgertum" erwuchs eine regsame Handels- und Industriebevölkerung. Der Webstuhl im eigenen Hause wurde verlassen und mit dem Hammer in der Fabrik vertauscht.

Aber erst mit der Erhebung Berlins zur Weltstadt und mit dem Emporkommen des „vierten Standes" beginnt der innere Stadtverkehr eine größere Ausdehnung zu erlangen. Der Wohnungsmangel innerhalb des Weichbildes wird immer größer und die Zahl der Arbeiter, welche deshalb in den Vororten eine Wohnung nehmen müssen, gewinnt immer mehr an Ausdehnung, ebenso natürlich das zur Stadt gehörige Wirtschaftsgebiet, welches Berlin und seine Vororte umfaßt. Die Wohnungspolitik wurde eine schwer zu lösende Aufgabe der städtischen Gemeindepolitik.

Man darf bei Beurteilung der Verkehrsverhältnisse der Hauptstadt nicht vergessen, daß der Verkehr schon an sich infolge der steten Steigerung der Intensität des gesamten Wirtschaftslebens einen immer größeren Grad von Dichtigkeit erlangte. Denn heute hat eine Stadt von vielleicht 20 000 Einwohnern einen viel intensiveren Verkehr aufzuweisen, als es eine Stadt von gleicher Einwohnerzahl im vorigen Jahrhundert thun konnte[1]. In das Getriebe des heutigen Innenverkehrs im Wirtsschaftsgebiete „Berlin" dürften uns nachfolgende Zahlen einen interessanten Einblick verschaffen.

Die Stadt selbst hatte am Ende des Jahres 1898 rund 1 805 000 Einwohner. In dem Gesamtwirtschaftsgebiete Berlins wird man die Bevölkerung auf rund $2^1/_2$ Millionen schätzen können. Die Zahl der auf den Fernbahnen in Berlin angekommenen resp. von Berlin fortgefahrenen Reisenden betrug bereits im Jahre $18^{94}/_{95}$ rund $8^1/_2$ Millionen. Hieraus kann man schon einen Schluß auf das Menschengetriebe im Innern Berlins

[1] Über die Einzelheiten der Entwicklungsgeschichte des Berliner Verkehrslebens bis zum Jahre 1895 giebt das im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebene Werk „Berlin und seine Eisenbahnen" vortreffliche Auskunft. Kurz vor Abschluß unserer Abhandlung erschien ein Aufsatz von Dr. von Wüstenhoff in der Zeitschrift des Königl. Preuß. Stat. Bureaus „Verkehr und Verkehrsmittel in Berlin während der Jahre 1865 bis 1895"; von derselben sind einzelne Daten hierher übernommen.

ziehen. An einem Zähltage im Mai des Jahres 1892 passierten nach den Beobachtungen von Polizeibeamten von 6 Uhr früh bis 10 Uhr abends ca. 141 000 Personen die Brücke unterm Bahnhof Alexanderplatz. Über den Potsdamer Platz bewegten sich an einem Tage des Jahres 1895 während derselben Zeit 4412 Lastwagen, 7352 Droschken, 1272 Handwagen, 1698 Omnibusse, 985 Privatfuhrwerke, 3512 Pferdebahnwagen, 454 Postwagen, also in der Stunde rund 1200 resp. in der Minute 20 Wagen. In der Hauptgeschäftszeit verkehrte dort alle 22 Sekunden, an der Ecke der Leipziger- und Charlottenstraße alle 17 Sekunden ein Pferdebahnwagen. Heute ist die Aufeinanderfolge der Wagen noch eine viel schnellere.

Über die Benutzung des öffentlichen Verkehrsmittel seitens des Publikums geben folgende Zahlen Aufschluß. Im Jahre 1898 wurden befördert durch

Omnibusse	53 817 422	Personen,
Straßenbahnen	216 985 824	„
die Stadt- und Ringbahn, einschl. Grunewald .	91 791 640	„
zusammen	362 594 886	Personen.

Durch Dampfschiffe dürften ca. 1 Million, durch die Vorortbahnen ca. 50 Millionen Menschen befördert worden sein.

Über die Zahl der Fahrgäste bei den Droschken fehlt bis jetzt jede Angabe. Man wird unter Berücksichtigung der Winter- und Sommerwagen annehmen können, daß an einem Tage durchschnittlich 5 Personen von einer Droschke befördert werden; es würden sich dann rund 14 782 500 Fahrgäste ergeben.

Alles in allem dürften die öffentlichen Verkehrsmittel hiernach im Jahre 1898 428 Millionen mal vom Publikum benutzt worden sein.

Allein an den beiden Pfingstfeiertagen des Jahres 1897 wurden

die Omnibusse von	238 791	Personen,
die Straßenbahnen von	1 413 303	„
die Stadt- und Ringbahn von	790 519	„

also alle 3 Verkehrsmittel zusammen von 2 442 613 Personen benutzt.

Um aber einem so dringenden Verkehrsbedürfnis, wie es sich seit der Gründung des Deutschen Reiches entwickelte, zu begegnen, bedurfte es eines billigeren und schnelleren Transportmittels, als es Droschken und Omnibusse waren, nämlich eines Massentransportmittels.

Waren es doch meist dem vierten Stande angehörige Personen, welche aus den verschiedensten Gründen in der Peripherie oder in den Vororten eine Wohnung nehmen mußten. Droschken und Omnibusse waren zu teuer,

als daß sie zur täglichen Fahrt nach dem Innern der Stadt vom Arbeiter benutzt werden konnten. Beim Omnibus kam das unangenehme Gerassel auf dem in den siebziger Jahren noch nicht auf dem heutigen Höhepunkt stehenden Straßenpflaster hinzu. Ähnliche Gründe machten auch im inneren Stadtverkehr die Einführung eines billigeren und schnelleren Verkehrsmittels erforderlich. Der Ausbau von Pferdebahnen sollte daher von der größten Bedeutung für das Berliner Verkehrsleben werden. Da die Schienen die Reibung der Räder bei der nach heutigen Begriffen schlechten Beschaffenheit des Straßenpflasters ganz wesentlich herabminderten, war es möglich, eine viel größere Anzahl von Personen mit demselben Gefährt zu befördern und andererseits mit größerer Geschwindigkeit zu fahren. Hieraus resultierte wieder eine Verbilligung des Fahrpreises.

Wie sehr die Pferdebahnen, und in neuerer Zeit die jene Vorzüge in noch reichlicherem Maße aufweisenden elektrischen Straßenbahnen dem vorhandenen Verkehrsbedürfnis nachzukommen im stande waren, zeigt ein Blick auf ihre schnelle Entwicklung.

Die erste Straßenbahn im Wirtschaftsgebiete Berlins war die im Jahre 1865 eröffnete „Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft“, welche vom Brandenburger Thor nach Charlottenburg führte und den auf dieser Strecke reichlich verkehrenden Thorwagen den Lebensfaden abschnitt. Ihre Bedeutung für den Verkehr ist bis vor wenigen Jahren nur eine geringe gewesen, namentlich nach der Eröffnung der Stadt- und Ringbahn. Im Jahre 1890 wurde nur noch 1%, in den Jahren 1891—1893 gar keine Dividende verteilt. Seitdem ist wieder eine Besserung eingetreten, namentlich scheint neuerdings die Einführung des elektrischen Betriebes günstig auf das Unternehmen zu wirken, weshalb auch eine bedeutende Erhöhung des bisherigen Aktienkapitals von 2016000 Mk. beschlossen worden ist. Im Jahre 1898 wurden 5¾% Dividende verteilt; die Aktien stehen im Kurse von rund 140. Die Gesellschaft hat jetzt den Namen „Berlin-Charlottenburger Straßenbahn“ angenommen.

Eine viel günstigere Entwicklung hat die im Jahre 1873 eröffnete Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, die jetzige „Große Berliner Straßenbahn“ aufzuweisen. Sie bedeckte bald ganz Berlin mit einem weit verzweigten Netze von Linien und stellte Verbindungen mit fast allen wichtigeren Vororten her.

Das ursprüngliche Aktienkapital von 9 Millionen Mark ist jetzt auf 67125000 Mk. angewachsen. Die Aktien standen lange Zeit weit über 300%, allmählich sind sie infolge des Sinkens der Dividende auf 10½% im Jahre 1899 um rund 100% gesunken. Jedoch dürfte dies nur ein

vorübergehender Zustand sein, da der Reinertrag des Unternehmens nach vollständiger Einführung des elektrischen Betriebes wieder in die Höhe gehen wird[1]. Betrug doch die Dividende im Jahre 1895 $12^1/_2$%, 1896 15%, 1897 16%, 1898 18%.

Die Große Berliner Straßenbahn ist das größte Straßenbahn-Unternehmen des Deutschen Reiches. Bei dem monopolartigen Charakter des großstädtischen Straßenbahnwesens würde dieser Riesenbetrieb zweifellos einmal alle kleineren Unternehmungen gleicher Art in sich aufsaugen, wenn nicht von seiten der maßgebenden Behörden bei Zeiten dagegen Maßregeln ergriffen werden würden. Es ist daher mit Freude zu begrüßen, daß die Berliner Stadtverwaltung beschlossen hat, ein ausgedehntes Netz neuer Straßenbahnen selbst zur Ausführung zu bringen.

Die Anfänge zur Monopolisierung der Straßenbahnen sind ja bereits gemacht worden. Denn mit dem 1. Januar 1900 ist eine Verschmelzung der Großen Berliner Straßenbahn mit der im Jahre 1876 gegründeten Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft eingetreten. In ähnlicher Weise sind im Jahre 1899 die Aktien des seit Anfang der achtziger Jahre existierenden Dampfstraßenbahnkonsortiums (der jetzigen Westlichen Berliner Vorortbahn) sowie die Aktien der im Jahre 1898 gegründeten „Südlichen Berliner Vorortbahn“ von den Aktionären der Großen Berliner Straßenbahn erworben worden. Beide Bahnen sind unter die Verwaltung der Direktion letztgenannten Unternehmens gestellt. Auch neuerdings erst sind die Aktien der Charlottenburger Straßenbahn von den Aktionären der Großen Berliner Straßenbahn aufgekauft worden; wegen der Übernahme der elektrischen Straßenbahn der Gesellschaft für Untergrundbahnen sollen Verhandlungen im Gange sein.

Wir sehen also dann schon den Betrieb von 6 Unternehmungen in der Hand eines Direktoriums vereinigt. Dieselben werden natürlich nach gleichen Principien verwaltet[2].

Außer den bisher genannten Bahnen existieren noch in Berlin seit einigen Jahren die von der Firma Siemens und Halske betriebenen, im Eigentum der „Berliner elektrischen Straßenbahnen-Aktiengesellschaft“ stehenden 3 elektrischen Straßenbahnlinien: a) Gesundbrunnen—Pankow, b) Gesundbrunnen—Mittelstraße, c) Behrenstraße—Treptow.

---

[1] Vergl. die Schrift von Dr. Fritz Deichen, „Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland“, abgedruckt in der Tübinger Zeitschrift für Staatswissenschaften, Jahrgang 1899, Bd. III.

[2] Es soll daher, wenn wir von den Bediensteten der Großen Berliner Straßenbahn sprechen, im allgemeinen das gesamte, der Direktion dieser Gesellschaft unterstellte Personal gemeint sein.

Zu ihnen gesellte sich im Jahre 1899 die elektrische Bahn der „Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg" von der Waßmannstraße in Berlin nach Hohen-Schönhausen, sowie die der Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen gehörige elektrische Bahn vom Schlesischen Bahnhof nach Treptow. Ferner steht in einigen Jahren die Eröffnung der elektrischen Hochbahn Warschauerbrücke—Zoologischer Garten und im Anschluß daran diejenige der elektrischen Straßenbahn Warschauerbrücke—Central-Viehhof zu erwarten. Beide Linien gehören der Gesellschaft für den Bau elektrischer Hoch- und Untergrundbahnen.

Der Ausbau eines umfangreichen, einheitlichen Netzes neuer Straßenbahnen seitens der Stadtgemeinde auf eigene Rechnung, sowie die unausbleibliche Anlage von Untergrund- und Unterpflasterbahnen dürfte die Bedeutung der Schnellverkehrs- resp. Massentransportmittel in um so grellerem Lichte erscheinen lassen.

Auch einige Vororte Berlins, wie Köpenick, Friedrichshagen, Groß-Lichterfelde, Potsdam und Spandau besitzen besondere Straßenbahnen, die jedoch das Berliner Weichbild nicht überschreiten.

Das wichtigste Schnellverkehrsmittel ist natürlich für Berlin die am 7. Februar 1882 eröffnete Stadt- und Ringbahn geworden, der sich ein umfangreiches Netz von Vorortbahnen zugesellte. Da diese jedoch bereits zu den Voll-Bahnen gerechnet werden, so dürften sie bei der vorliegenden Besprechung der Straßenverkehrsmittel erst in zweiter Linie interessieren. Es steht allerdings heute schon fest, daß die Stadt- und Ringbahn in ein neues Stadium der Entwicklung treten wird, falls die geplante Einführung des elektrischen Betriebes sich verwirklicht.

Die vorstehende Schilderung der Entwicklung der Berliner Verkehrsunternehmungen würde nicht vollständig erscheinen, wenn wir dabei nicht die Frage der Konkurrenz, welche sich die einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel gegenseitig verursachten, erörtern würden.

Für die Droschken wurde, wie wir gesehen haben, im Jahre 1837 ein freies Konzessionssystem eingeführt. Das Bestreben der Polizei ging damals dahin, recht viele Droschken in Betrieb setzen zu lassen und außerdem recht niedrige Tarife einzuführen. Indessen sollte sich bald zeigen, daß das Droschkenwesen dabei nicht bestehen konnte. Die Einnahmen der Fuhrherren und Kutscher gingen immer mehr zurück, mit ihnen aber auch der Zustand des Pferde- und Wagenmaterials, so daß die Droschken den Ansprüchen des Publikums nicht mehr zu genügen vermochten und zu lebhaften Klagen Anlaß gaben. Bei 10 Droschken sank die durchschnittliche Tageseinnahme einer Droschke von 6,90 Mk. im Jahre 1843 allmählich auf

3,28 Mk. im Jahre 1850. Ähnlich fiel dieselbe bei der Droschke „26“ von 6,18 Mk. im Jahre 1856 auf 3,23 Mk. im Jahre 1864.

Namentlich hatte sich die Zahl der kleineren Fuhrherren mit 1—3 Droschken vermehrt, die häufig aus dem Kutscherstande hervorgegangen waren und ihr Betriebsmaterial auf Abzahlung gekauft hatten. Diese hatten aber gerade am meisten unter dem Sinken der Einnahmen zu leiden. Auch das Kutscherpersonal wurde immer schlechter. Weder ein im Jahre 1862 erlassenes, strenge Vorschriften über die Betriebsführung enthaltendes Polizei-Reglement, noch eine im Jahre 1866 vorgenommene geringe Aufbesserung des Tarifes vermochten den Mißständen Einhalt zu thun. Man darf dabei nicht vergessen, daß neben der schnellen Vermehrung der Droschken auch die Omnibusse zur Entfaltung gekommen waren.

Im Jahre 1866 sind die Droschken 10 mal polizeilich revidiert worden. Bei einer Revision wurden allein 534 wegen ihres schlechten Zustandes beanstandet. Polizeihauptmann Dennstedt bezeichnete etliche Droschken als solche, gegen deren Benutzung sich jeder anständige Fahrgast sträube[1].

Eine Änderung zum Besseren trat ein, als durch eine Polizeiverordnung vom 25. Juli 1868 die Droschken I. Klasse eingeführt und die alten „Warschauer Droschken“ als II. Klasse erklärt wurden. Erstere hatten eine modernere, bessere Ausstattung; auch wurde ein besseres Pferdematerial gefordert. Auf der anderen Seite aber wurde ihnen als Entschädigung ein wesentlich höherer Tarif zugestanden. Der Zustand der Droschken II. Klasse blieb indessen nach wie vor derselbe; er verschlimmerte sich eher infolge der durch die Droschken I. Klasse hervorgerufenen Konkurrenz.

Im Jahre 1871 wurde wiederum ein höherer Tarif bewilligt, nachdem die Kutscher kurz vorher in einen Streik eingetreten waren.

Jedoch sollte erst der Erlaß des Droschkenreglements vom 20. I. 1873 in den bisherigen Zuständen dauernden Wandel schaffen. Unter Androhung erhöhter Strafen wurden vor allen Dingen eingehende Bestimmungen über die Instandhaltung des Materials erlassen; auf der andern Seite aber entschädigte die Fuhrherren eine weitere Tariferhöhung für die größeren Leistungen. Zur leichteren Berechnung des Fahrgeldes wurde eine Wegemeßkarte eingeführt; man wollte dadurch verhüten, daß die Kutscher durch zu

[1] Interessant sind die Auslassungen eines Fremdenblatts über das langsame Fahren. Siehe „Berlin und seine Entwicklung“, 1868 S. 209 und 1870 S. 293. Nähere Mitteilungen über den Stand des Droschkenwesens in damaliger Zeit liefert Regierungsassessor Dr. Dieterici in der Zeitschrift des Königl. Preuß. Statistischen Bureaus, Jahrgang 1865 S. 155—164, 179—189, 241—254, „Geschichtliche und statistische Mitteilungen über das öffentliche Fuhrwesen in Berlin“.

langsames Fahren einen höheren Tarif erzielten. Die Droschkenbesitzer sträubten sich zwar anfänglich gegen den Erlaß des Reglements, indem sie unter anderem ihre Wagen mehrere Tage lang nicht fahren ließen. Indessen mußten sie sich bald davon überzeugen, daß das Reglement thatsächlich ein Segen für die weitere Entwicklung des Droschkenwesens gewesen ist. Denn es hat sich seit dieser Zeit nicht nur der Zustand der Droschken wesentlich gebessert, sondern es hat sich auch als durchaus notwendig erwiesen, daß das Droschkenwesen im eigensten Interesse der Fuhrherren einer ständigen, strengen polizeilichen Kontrolle und Beobachtung, namentlich auch bezüglich der Tarife und der Begrenzung der Zahl der zu konzessionierenden Droschken bedarf. Die Tarife haben seit jener Zeit mehrfach eine Aufbesserung erfahren.

Durch das schnelle Emporkommen der Straßenbahnen erwuchs den Droschken allerdings allmählich ein viel gefährlicherer Konkurrent, als sie es selbst unter sich sein konnten. Im Jahre 1880 waren bereits 469 Pferdebahnwagen im Gange. Es ist klar, daß die Droschken manche Fahrt, die ihnen vorher ohne weiteres zufiel, jetzt einbüßen mußten.

Am übelsten waren natürlich die Droschken II. Klasse daran. Diese sind wohl namentlich auch in dem Berichte des Königlichen Polizeipräsidiums gemeint, wo es heißt: Der Verdienst aus dem Droschkengewerbe ist jetzt (d. h. 1880) kaum so hoch, als zur Unterhaltung von Kutscher, Pferd und Wagen erforderlich ist und kann den Droschkenbesitzer nicht mehr in den Stand setzen, Kleidung, Pferd und Wagen rechtzeitig zu verbessern und zu ergänzen und selbst mit Lust und Freudigkeit den Pflichten seines Gewerbes obzuliegen.

Aus nachfolgender Tabelle ersehen wir die Zunahme der Droschken I. und die Abnahme derjenigen II. Klasse[1]:

Am Ende des Jahres	Zahl der Droschken		Gesamtzahl der Droschken
	II. Klasse	I. Klasse	
1870	3396	192	3588
1875	3168	1031	4199
1880	3156	1577	4733
1885	2607	1857	4464
1890	2581	2907	5488
1895	2535	4655	7190
1898	1999	6097	8096

[1] Für den Betrieb von 400 Droschken I. Klasse hatte sich im Jahre 1874 sogar eine „Aktiengesellschaft für öffentliches Fuhrwesen“ gebildet.

Während hiernach eine beständige Abnahme der Droschken II. Klasse stattgefunden hat, ist im ganzen doch eine Vermehrung der Droschken infolge der starken Zunahme derjenigen I. Klasse eingetreten[1].

Trotzdem aber hat die Entwicklung des Droschkenwesens mit derjenigen des gesamten Berliner Verkehrs nicht immer Schritt gehalten.

Im Wirtschaftsgebiete von Berlin (die Stadt und die im ehemaligen weiteren Polizeibezirke belegenen Vororte) kommen auf 1000 Einwohner im Jahre

1858	2,04	Droschken.
1871	4,20	"
1875	3,92	"
1880	3,80	"
1885	3,02	"
1890	2,97	"
1895	3,40	"

Hiernach hat sich die Zahl der Droschken seit dem Anfang der siebziger Jahre — dem Beginne der Entwicklung der Pferdebahnen — im Verhältnis zur Einwohnerzahl beständig vermindert; seit Ende der achtziger Jahre ist sie wieder, vermutlich infolge der Vermehrung der Fremdenzufuhr, im Steigen begriffen. Erst heute hat sie wieder den Stand vom Jahre 1871 erreicht, trotzdem der Verkehr ein viel intensiverer geworden ist.

Ähnlich wie den Droschken erging es den Omnibussen. Sie konnten wegen des schlechten Straßenpflasters den Pferdebahnen gegenüber nicht stand halten. Wir hatten gesehen, wie ihre Zahl von 393 im Jahre 1863 auf 130 im Jahre 1870 gefallen war. Zu einiger Bedeutung konnten sie erst wieder seit dem Jahre 1875 kommen, als das Berliner Straßenpflaster allmählich verbessert wurde. Das lästige Geraffel des Wagens verminderte sich, und es konnte wegen der geringeren Reibung der Räder schneller gefahren, oder der Wagen stärker belastet werden. Auf dem Asphaltpflaster schwindet ja beinahe jeder Vorzug der Straßenbahn vor dem Omnibusse. Im verkehrspolizeilichen Interesse könnte man unter Umständen sogar den Omnibus vorziehen, da er nicht an die Schiene gebunden, folglich für andere Fuhrwerke nicht so hinderlich ist, wie eine Straßenbahn. Am 1. April 1897 gab es bereits in Berlin

[1] Die am Anfang der achtziger Jahre eingetretene Verminderung der Gesamtzahl der Droschken hat lediglich ihren Grund in der Auflösung der Aktiengesellschaft für öffentliches Fuhrwesen.

	1 338 000 qm	Asphaltpflaster,
	71 000 „	Holzpflaster,
	464 000 „	Steinpflaster I. Klasse.
zusammen	1 873 000 qm	besten Materials,

was ein Drittel des Gesamtpflasters der Stadt ausmachte. Es kommt noch hinzu, daß das Asphaltpflaster gerade im Stadtinnern das vorherrschende ist, so daß sich einzelne Omnibuslinien beinahe ausschließlich auf solchem bewegen. Dieser großartigen Verbesserung des Straßenpflasters haben die Omnibusse hauptsächlich ihre Erfolge in den letzten beiden Decennien, besonders seit dem Jahre 1885 zu verdanken. Seit dieser Zeit entfalten sie auch eine rege Thätigkeit durch immer weiteren Ausbau ihrer Linien, durch Einführung von 5 Pf.-Teilstrecken und Einstellung von Einspännerwagen, sowie durch bequemeren und komfortableren Ausbau ihres Betriebsmaterials. Die einzelnen Unternehmer haben in den letzten Jahren ihren Betrieb beständig erweitern können.

Die im Jahre 1865 gegründete Allgemeine Berliner Omnibusaktiengesellschaft ist heute noch das größte Omnibusunternehmen Berlins. Sie hat jetzt über 300 Omnibusse im Betriebe. Ihr Aktienkapital betrug ursprünglich 3 Millionen Mark; im Jahre 1877 wurde es auf 2 700 000 Mk. herabgesetzt. Jetzt soll es um 600 000 Mk. erhöht werden. Die Rentabilität des Unternehmens ist seit dem Aufschwunge des Omnibuswesens in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre eine zufriedenstellende gewesen. Die Dividende für 1899 beträgt 13%. Jenes Aufblühen des Omnibuswesens hat außerdem mehrere Unternehmungen gezeitigt. Im Jahre 1885 wurde die Große Berliner Omnibus-Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Mk. gegründet. Sie wurde jedoch im Jahre 1896, ebenso wie vorher das Thiemesche Omnibus-Unternehmen von der am 30. November 1895 gegründeten „Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft“ aufgekauft. Diese Gesellschaft hat jetzt ein Aktienkapital von 2 200 000 Mk. Die Rentabilität ist naturgemäß noch eine geringe; die Dividende betrug für das Jahr 1898 3%, für 1899 6%. Außer den genannten beiden großen Unternehmungen bestehen noch folgende kleinere Omnibusbetriebe:

1. Die beiden Linien der „Berliner Spediteurverein-Aktiengesellschaft“ seit dem Jahre 1897.
2. Die Nachtomnibus-Linie der „Berliner Omnibus-Gesellschaft Gebr. Pfeil“ (Fennstraße 43).
3. Die Neue Berliner Nacht-Omnibus-Linie (Boyenstr. 6).
4. Die (Nacht-)Omnibus-Linien der Omnibus-Compagnie Berlin (Leipzigerstr. 130).

Auch diese vier Unternehmungen haben günstige Erfolge bezüglich ihrer Rentabilität.

Im übrigen läßt sich vermuten, daß den Omnibussen vielleicht einmal eine ebenso wichtige Rolle im öffentlichen Verkehrsleben zufallen wird wie in Paris. Mit der beständig fortschreitenden Verbesserung des Berliner Straßenpflasters dürften sie zum mindesten an Beliebtheit beim Publikum immer mehr gewinnen. Hat es sich doch erst im letzten Winter gezeigt, wie wichtig ihre Stellung unter den übrigen Verkehrsmitteln ist. Während bei größerem Schneefall der gesamte Straßenbahnbetrieb im Verkehrscentrum gestört war, funktionierten die Omnibusse zur Zufriedenheit. Es könnte daher fraglich sein, ob es nicht einmal für die Berliner Verkehrsverhältnisse von Vorteil werden wird, die Straßenbahnen, ähnlich wie es in London geschehen ist, aus dem Verkehrscentrum der Stadt zu verbannen und die Omnibusse resp. Untergrundbahnen an ihre Stelle treten zu lassen.

Vielleicht treten auch die Omnibusse mit der Einführung motorischer Kraft in ein neues Stadium der Entwicklung. Die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft hat bereits im Jahre 1899 während der Motorwagen-Ausstellung 4 Accumulatorenwagen zwischen dem Anhalter Bahnhof und der Ausstellung verkehren lassen. Zur Zeit verkehren auf der Linie Anhalter Bahnhof—Stettiner Bahnhof einige Motorwagen. Beachtenswert erscheint auch der von der Firma Siemens und Halske bereits probeweise in Betrieb gesetzte elektrische Straßenbahn-Omnibus. Derselbe hat vor den gewöhnlichen Vorderrädern ein zweites jederzeit in die Höhe zu nehmendes Räderpaar, welches jeden Augenblick in die Geleise gelassen und wieder herausgenommen werden kann. Derartige Straßenbahn-Omnibusse sind auch schon in Hamburg in Betrieb gesetzt worden. Das Neue an dem Siemensschen Wagen ist, daß sich an seinem Deck der Siemenssche Kontaktbügel befindet, durch welchen dem Wagen aus den Leitungsdrähten der Straßenbahn die zur Fortbewegung nötige Kraft zugeführt wird; dieselbe wied außerdem in den unter den Sitzbänken angebrachten Accumulatoren aufgespeichert. Auf diese Weise kann der Wagen sowohl auf den Geleisen, als auch auf Steinen und Asphalt gefahren und beliebig von den Schienen zum Pflaster resp. umgekehrt dirigiert werden.

Selbstverständlich haben die Omnibusse immer noch unter der Konkurrenz der Straßenbahnen, ähnlich wie die Droschken, zu leiden. Entschieden benutzt mancher Fahrgast, der sich früher eines Omnibusses bediente, heute lieber die Straßenbahn. Man kann aber nicht leugnen, daß diese Konkurrenz seit etwa 15 Jahren die Neigung zeigt, sich abzuschwächen, und daß die Omnibusse im inneren Stadtverkehr ihre Stellung behaupten können.

Es existierten z. B. am Ende des Jahres 1885 769 Straßenbahnwagen und 138 Omnibusse, 1898 dagegen 1842 Straßenbahnwagen und 551 Omnibusse. Während sich also die Straßenbahnen um rund 140% vermehrt haben, beträgt die Steigerung bei den Omnibussen rund 300%.

Wenn auch das Omnibuswesen weniger unter der Konkurrenz der Straßenbahnen zu leiden hat als die Droschken, so tragen sie andererseits dazu bei, den letzteren im Verein mit den Straßenbahnen eine erhöhte Konkurrenz zu schaffen.

Innerhalb des Berliner Weichbildes kamen auf 1000 Einwohner im Jahre

1871	0,2	Straßenbahnen	und	Omnibusse,
1875	0,4	"	"	"
1880	0,6	"	"	"
1890	0,9	"	"	"
1895	1,0	"	"	"
1898	1,32	"	"	"

Die Steigerung erscheint noch deutlicher und wohl auch statistisch richtiger, wenn man die Zahl der in den einzelnen Gefährten zur Verfügung des Publikums stehenden Plätze der Aufstellung zu Grunde legt. Nehmen wir an, daß durchschnittlich ein Straßenbahnwagen 35, ein Omnibus 20 und eine Droschke 4 Plätze hat, so kommen auf 1000 Einwohner

	in Omnibussen u. Straßenbahnen	in Droschken
im Jahre 1871	3,9 Plätze	17,9 Plätze
" " 1875	11,4 "	17,3 "
" " 1880	17,6 "	16,8 "
" " 1890	28,5 "	13,9 "
" " 1895	32,6 "	17,1 "
" " 1898	41,8 "	17,9 "

Die Zahl der verfügbaren Plätze hat also bei den Droschken erst am Ende des Jahres 1898 wieder die Höhe vom Jahre 1871 erreicht, während die der anderen beiden Verkehrsmittel in steter Steigerung begriffen ist. Hierbei ist noch in Betracht zu ziehen, daß der Straßenbahnwagen — namentlich beim elektrischen Betriebe — viel mehr Fahrten an einem Tage zu leisten im stande ist als eine Droschke.

Interessant ist ein Vergleich der bei den drei genannten Verkehrsmitteln zur Verwendung gelangten Pferde, also gewissermaßen der verbrauchten Pferdekräfte. Nachfolgende Tabelle giebt darüber Aufschluß.

Man sieht hieraus mit ziemlicher Klarheit die Vorteile der Straßenbahn- und Omnibusunternehmer vor den Droschkenfuhrherren. Während sich nach obigem die Zahl der Droschken seit dem Jahre 1890 in weit geringerem Maße als diejenige der Straßenbahnwagen und Omnibusse steigerte, bemerken wir umgekehrt bezüglich der Zahl der verwendeten Pferde bei den Droschken eine schnellere Vermehrung als bei den anderen beiden Verkehrsmitteln[1]. Es kamen beförderte Personen pro Tag auf ein Pferd bei den

	Omnibussen	Straßenbahnen (ohne Dampfbahnen)	Straßenbahnen u. Omnibussen im Durchschnitt
im Jahre 1880 rund	9,1	67,6	38,3
„ „ 1885 „	36,6	65,3	50,9
„ „ 1890 „	38,00	62,3	50,1
„ „ 1895 „	34,9	61,2	48,0
„ „ 1898 „	40,2	—	—

Wenn auch hiernach die Ausnutzung der Pferde bei Straßenbahnen und Omnibussen zusammen seit dem Jahre 1885 durchschnittlich unmerklich zurückgegangen ist, so ist dieselbe bei beiden Verkehrsunternehmungen immer noch eine viel günstigere als bei den Droschken. Während andererseits bei den Omnibussen im ganzen eine Steigerung der Zahl der durch ein Pferd beförderten Personen eingetreten ist, sehen wir bei den Straßenbahnen eine Abnahme, die vielleicht auch auf die Konkurrenz seitens der Stadt- und Ringbahn zurückzuführen ist. Denn durch diese allein wurden befördert

im Jahre	Personen	im Jahre	Personen
1882	9 347 850	1895	65 008 158
1885	13 290 124	1898	91 791 640
1890	33 191 549		

Es läßt sich auch nicht leugnen, daß den Droschken und Omnibussen durch den weiteren Ausbau von Massentransportmitteln, wie Untergrund-, Unterpflaster- und Hochbahnen, eine immer größere Konkurrenz erwachsen wird, von der auch die Straßenbahnen nicht verschont bleiben dürften. Dagegen können wir die naheliegende und schon mehrfach zum Ausdruck gebrachte Ansicht, daß die Droschken infolge der weiteren Entwicklung der Massentransportmittel sogar dem Untergange geweiht seien, nicht teilen, solange die Festsetzung der Tarife und der zulässigen Zahl von Droschken von seiten der Polizei in

[1] Die Abnahme der Straßenbahnpferde seit dem Jahre 1896 hat ihren Grund in der Einführung des elektrischen Betriebes.

geschickter Weise erfolgt. Dieser polizeilichen Überwachung ist es hauptsächlich zu verdanken, daß die Droschken die Konkurrenz der Straßenbahnen und Omnibusse bisher überstanden haben. Gewiß hätte sich das Droschkenwesen ohne das Hinzutreten der anderen Verkehrsmittel weit mehr entwickeln können. Es würden ihm aber auch nicht alle Fahrten, welche von Omnibussen und Straßenbahnen oder von der Stadt- und Ringbahn geleistet werden, zu gute gekommen sein. Einem in Pankow wohnenden Arbeiter würde es niemals einfallen, an jedem Tage die Droschke zu benutzen, um zur Arbeitsstätte zu gelangen. Alle jene Massentransporte von Arbeitern, welche sich morgens, mittags und abends zwischen Peripherie und Centrum der Stadt bewegen, würden also für die Droschken wenig oder gar nicht in Betracht kommen. Aber auch viele andere Personen würden die Droschken auf kurzen Strecken des hohen Preises wegen nicht benutzen, sondern lieber zu Fuß gehen. Denn viele Fahrgäste fahren eben nur deshalb so häufig mit den Omnibussen, den Straßenbahnen oder der Stadtbahn, weil ihnen Gelegenheit zu einer so billigen Fahrt geboten wird. Gerade hierbei kann man erkennen, wie reproduktiv der Verkehr ist. Er steigt zwar mit wachsender wirtschaftlicher Produktion; ebenso wirkt aber wiederum die Vermehrung der Verkehrsgelegenheit belebend auf dieselbe zurück. Ferner würde das Publikum zweifellos, falls es nur auf die Droschken angewiesen wäre, auf eine Verbilligung der Tarife dringen. Ob dabei die Rentabilität der Droschkenbetriebe nicht in Frage gestellt werden würde, ist zum mindesten zweifelhaft.

Auf der anderen Seite scheint uns die Lebensfähigkeit der Droschken, trotz der Weiterentwicklung der anderen Transportmittel, darin verbürgt zu sein, daß ihnen ganz bestimmte Funktionen im öffentlichen Verkehr zugewiesen sind, in den ihnen von seiten jener der Rang nicht streitig gemacht werden kann.

Zunächst wird die moderne Droschke I. Klasse stets das feinere Gefährt bleiben, für welches die höheren Gesellschaftskreise stets eine gewisse Vorliebe behalten werden, während der Omnibus z. B. heute noch — allerdings ohne Grund — vielfach boykottiert wird. Zu Spazierfahrten durch den Tiergarten, den Grunewald u. s. w. werden die Droschken stets ein beliebtes Verkehrsmittel bleiben. Bei Regenwetter ist die Droschke häufig unentbehrlich, da sie den Fahrgast von seiner Hausthür direkt bis an das Ziel seines Weges bringen kann.

Reisende, Notare, Gerichtsvollzieher u. s. w. sind bei ihren geschäftlichen oder dienstlichen Fahrten auf die Benutzung der Droschke angewiesen, da sie nicht Zeit haben, erst zur nächsten Haltestelle der passenden Straßenbahnlinie oder bis zum nächsten Stadtbahnhof zu laufen.

In der Nachtzeit, namentlich wenn die anderen Verkehrsmittel ihren Betrieb eingestellt haben, ist die Droschke für manchen ein Retter in der Not, wenn es gilt, das Heim schnell zu erreichen.

Eine wichtige Funktion fällt den Droschken an den Bahnhöfen zu, wo sie für das Zubringen und Fortfahren der Reisenden und ihres Gepäckes Sorge tragen. Die Zahl der Droschken, welche auf Bahnhöfen Fuhren erhielten, betrug z. B. im Jahre 1896 593 659.

In allen diesen Funktionen wird sich schwerlich ein Ersatz für die Droschken finden lassen.

Wir müssen nochmals betonen, daß das Droschkenwesen trotzdem nur dann bestehen kann, wenn ihre Zahl, sowie es bisher geschehen ist, polizeilich je nach dem vorhandenen Bedürfnis beschränkt wird, und wenn die Tarife polizeilich festgesetzt werden. Daraus aber, daß die Droschken z. Z. ihre Lebensfähigkeit behaupten, möchten wir den Schluß ziehen, daß der jetzt gültige Tarif im allgemeinen die Rentabilität der Droschkenbetriebe verbürgt.

Es ist zwar in den Kreisen der Droschkenfuhrherren selbst der Wunsch laut geworden, die niedrigste Grundtaxe für eine Fahrt bei den Droschken mit Fahrpreisanzeigern von 50 auf 30 Pf. herabzusetzen, in der Annahme, daß dann eine häufigere Inanspruchnahme der Fuhrwerke stattfinden würde. Nach obigem dürfte dies nicht zu empfehlen sein. Denn es steht fest, daß die Droschke hauptsächlich nur in den oben aufgeführten Fällen benutzt wird, wenn eben die anderen Verkehrsmittel keinen Ersatz für sie bieten können. Sonst würde das Publikum entschieden lieber die immer noch billigere Fahrt auf diesen vorziehen.

Wohl aber möchten wir zugeben, daß durch eine Herabsetzung der Taxe für weitere Fahrten, namentlich während der Nacht, eine häufigere Benutzung der Droschken und dadurch wieder eine größere Mehreinnahme erzielt werden wird.

Eine nicht uninteressaute Illustration zur Entwicklung des Berliner Verkehrs bietet ein Blick auf die Decentralisation des heutigeu Fuhrwesens. Man könnte die Verkehrs-Anstalten Berlins folgendermaßen klassifizieren:

A) Für den Personentransport.

1. Droschken.
2. Straßenbahnen.
3. Omnibusse.
4. Thorwagen (Kremser).
5. Luxusfuhrwerk (Chaisen, Brautwagen u. s. w.).
6. Leichenfuhrwesen.
7. Dampfschiffahrt.

8. Stadt- und Ringbahn.
9. Vorortbahnen.

B) Für den Gütertransport.

1. Privat- und Bahnspediteure.
2. Möbeltransport.
3. Abfuhr von Müll und Straßenkehricht.
4. Sprengwagen und Straßenreinigungsmaschinen.
5. Aktenwagen.
6. Frachtdampfer.
7. Sonstiges Lastfuhrwerk (Sand, Schnee, Steine, Kohlen u. s. w.).
8. Vorortbahnen.

C) Für die Beförderung von kleinen Paketen und Nachrichten.

1. Die Reichspost.
2. Die Privatposten.
3. Dienstmänner.

Einzelne Verkehrsmittel dienen verschiedenen Zwecken; z. B. befördert die Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft zugleich Güter und Nachrichten. Droschken werden auch zur Gepäckbeförderung benutzt.

Andererseits giebt es noch zahlreiche Verkehrsunternehmungen, welche ihr Gewerbe auf verschiedene Verkehrsmittel ausdehnen. Z. B. findet man jetzt oft Leichenfuhrwerk und Brautwagen, Droschken, Thorwagen und Lastfuhrwerk vereinigt. Bezweckt wird eine bessere Ausnutzung der Pferde und des Kutscherpersonals.

Mit dem Anwachsen des Verkehrs hat sich natürlich auch beständig die Zahl der im Verkehrsgewerbe thätigen Personen vermehrt. Wie aus den zahlreichen, in der Industrie thätigen Arbeitermassen ein besonderer vierter Stand hervorgegangen ist, so mußte auch die Zahl der Personen, welche zur Fortbewegung derselben notwendig waren, gewaltig anwachsen und selbst wieder zur Vermehrung des vierten Standes beitragen.

Nachfolgende Übersicht giebt Auskunft über die Zahl derjenigen Personen, deren Beruf nach der Berufsstatistik des Deutschen Reiches vom 14. Juni 1895 der Bewältigung des inneren Massenverkehrs im Wirtschaftsgebiete Berlins gewidmet war[1].

[1] Die im Post- und Telegraphenbetriebe beschäftigten Personen sind zwar teilweise für den Verkehr im ganzen Deutschen Reiche thätig; andererseits aber fehlen in obigen Zahlen die im Stadtbahn-, Ringbahn- und Vorortverkehr thätigen Eisenbahnbediensteten. Die Reichsstatistik spricht nämlich nur von Eisenbahnbediensteten, also auch von denjenigen, welche auf Fernbahnen thätig sind.

Berufsarten	Gesamtzahl der den betr. Beruf haupt- oder nebenberuflich ausübenden Personen (a, b, c) im				
	Weichbilde von Berlin	Kreise Nieder-Barnim	Kreise Teltow	Stadtkreis Charlottenburg	im Gesamtwirtschaftsgebiet von Berlin
Post- u. Telegraphenbetrieb	11 167	433	1008	456	13 064
Posthalterei u. Personenfuhrwerk	7 396	1208	568	191	9 363
Straßenbahnbetrieb . . .	2 834	278	829	451	4 392
Fracht-(auch Roll-)Fuhrwerk, Güterbestatter	4 404	603	804	423	6 234
Binnenschiffahrt	1 335	—	—	—	1 335
Dienstmanns-Institut, Dienstmänner, Lohndiener . .	1 464	42	64	43	1 613
Leichenbestattung einschließlich Totengräber	335	111	118	17	581
Zusammen	28 935	2675	3391	1581	36 582

Die Zahl der Verkehrsangestellten dürfte jedenfalls einen nicht unerheblichen Bruchteil der arbeitenden Bevölkerung Berlins ausmachen.

Wenn es im folgenden unsere Aufgabe sein soll, die wirtschaftliche Lage der Angestellten im Verkehrsgewerbe Berlins zu schildern, so beanspruchen die in den großen öffentlichen Verkehrsunternehmungen thätigen Personen ein erhöhtes Interesse. Denn bei ihnen hat nicht nur der Socialpolitiker, sondern zugleich der Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker ein Interesse an ihrer auskömmlichen, wirtschaftlichen Existenz. Hat uns doch gerade die neueste Zeit Beispiele genug darüber geliefert, welche Schädigungen das gesamte Wirtschaftsleben erleiden muß, wenn die Angestellten gezwungen werden, eine Besserung ihrer Existenz durch Arbeitseinstellungen zu erwirken. Die Reichs- und Staatsbetriebe sollen außerdem überhaupt von unserer Betrachtung ausgeschlossen sein.

II. Das Droschkenwesen.

Anzahl, Größe und Rentabilität der Betriebe, Lohnsysteme.

Die Zahl und Größe der Droschkenbetriebe geht aus nachfolgender Tabelle hervor[1].

[1] Aufgestellt auf Grund von Auszügen aus den statistischen Jahrbüchern der Stadt Berlin.

Am Ende des Jahres	Zahl der Betriebe mit . . . . Droschken																		Summe aller Droschkenbetriebe
	1	2—5	6—10	11—15	16—20	21—30	31—35	36—40	41—45	46—50	51—55	56—60	61—65	66—70	71—75	76—80	81—90	mehr als 90	
1873	1350	392	64	23	8	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1 (401)	1843
1879	1627	460	85	38	8	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 (407)	2227
1880	1548	459	81	32	12	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1 (406)	2142
1885	1293	518	84	31	14	12	2	1	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1958
1890	1365	624	118	44	22	12	2	4	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1 (97)	2195
1895	1586	761	103	64	28	32	5	6	1	5	1	—	—	1	—	—	—	—	2593
1898	1628	797	126	58	40	38	7	6	6	4	1	1	—	—	—	1	—	—	2713

Die Zahl der Betriebe hat sich hiernach bis zum Jahre 1879 beständig vermehrt, um dann bis zum Jahre 1885 wieder abzunehmen. Die Abnahme erfolgte hauptsächlich auf Kosten der Betriebe mit einer Droschke, der sogenannten „Eigenspänner", bei denen der Fuhrherr zugleich der Kutscher ist. Die seit dem Jahre 1886 wieder eingetretene Vermehrung der Betriebe hat bis zum heutigen Tage angedauert.

Die meisten Betriebe sind immer noch solche mit einer Droschke, trotzdem die Zahl der Eigenspänner sich von Jahr zu Jahr verhältnismäßig vermindert. Dieselbe war im Jahre 1898 nicht größer als im Jahre 1879, wenngleich es in jenem 486 Betriebe mehr gab als in letzterem. Sie betrug im Jahre 1898 60% aller Betriebe gegen 73% im Jahre 1879. Die meisten Eigenspänner haben jetzt Droschken I. Klasse; und zwar fahren viele lieber ohne Fahrpreisanzeiger, da sie dann als „Fuhrherren" mit dem Publikum Vereinbarungen über den Fahrpreis treffen können.

Die Zahl der Betriebe mit 2—5 Droschken hat seit dem Jahre 1873 unaufhörlich zugenommen; sie umfaßte im Jahre 1880 21%, 1898 29% aller Betriebe. Die Inhaber dieser kleinen Unternehmungen müssen auch noch selbst als Kutscher thätig sein, da die Einnahmen aus 5 Droschken noch nicht genügen, um den Eigentümer nur als Betriebsleiter thätig sein zu lassen. Auch bei Betrieben mit 6—10 Droschken muß der Unternehmer als Kutscher, zum mindesten aber als Stallmann mitarbeiten.

Eigentlich gestattet erst der Besitz von mehr als 16 Droschken ihrem Eigentümer, nur vom Unternehmergewinn zu leben. Erst diese Betriebe wird man daher zu den Großbetrieben des Droschkenwesens rechnen dürfen. Deren Zahl betrug im Jahre

1873	0,7%
1880	1,0%
1890	2,0%
1895	3,0%
1898	3,8%

aller Betriebe. Hiernach ist unverkennbar eine starke Tendenz zur Bildung von Großbetrieben vorhanden. Bei den Betrieben von mehr als 50 Droschken macht sich allerdings wieder ein Rückgang im Verhältnis zur Gesamtzahl aller Betriebe bemerkbar. Der größte Betrieb hat jetzt 80 Droschken.

Die Vermehrung der Zahl der größeren Betriebe hat ihren Grund in folgenden Thatsachen:

1. Es wird in den Ausgaben, namentlich an der Stallmiete und den Futterkosten erheblich gespart. In den großen Betrieben fahren nämlich meist Tag- und Nachtdroschken, so daß immer nur die Hälfte der Pferde im Stall untergebracht zu werden braucht. Kommen die Nachtdroschken des Morgens auf den Hof, so haben die Tagespferde bereits den Stall verlassen. Es kann also die Hälfte der Stallmiete gespart werden, was bei einer Miete von rund 75 Mk. für den Stand etwas ausmacht.

2. Die größeren Unternehmungen zeichnen sich im allgemeinen durch ein besseres Betriebsmaterial aus, während den kleineren Fuhrherren häufig das Betriebskapital für Verbesserungen fehlt. Die Bruttoeinnahmen sind daher bei jenen meist höher.

3. Ungünstige Zeiten überstehen die größeren Betriebe besser als die kleineren. Selbst ein kleiner Reingewinn bei der einzelnen Droschke erscheint noch als rentabel, da die größere Anzahl der Droschken doch eine Existenz ermöglicht.

Die Betriebe mit 2—10 Droschken, welche sich prozentual am meisten vermehrt haben, nehmen im allgemeinen auch an diesen Vorteilen Anteil. Sie bringen insofern noch mehr ein, als ihr Fuhrherr zugleich als Kutscher thätig ist, in weniger günstigen Zeiten kann er durch Einsetzung seiner persönlichen Kraft und Tüchtigkeit die geringeren Einnahmen wieder gut machen. Gewöhnlich ist überhaupt die Einnahme eines selbstfahrenden Fuhrherrn besser als die seiner Kutscher. Nicht selten kommt es vor, daß solch ein kleiner Fuhrherr, falls ihm ein Kutscher fehlt, sowohl sein eigenes als auch das durch das Fehlen des Kutschers disponibel gewordene Pferd in Thätigkeit hält, indem er von morgens 6 bis nachts um 12 Uhr in Bewegung bleibt. Er spannt dann nachmittags um 3 Uhr um. Ein längeres Verweilen auf den Halteplätzen verschmäht er schon deshalb, weil die Pferde bei dieser kurzen Arbeitszeit nicht geschont zu werden brauchen. Er verdient dann doch mehr, als wenn

er nur mit einem Pferde etwa 12—13 Stunden lang unterwegs ist. Denn ein einziges Pferd würde ein fortwährendes Umherfahren, ohne ein längeres Verweilen an den Halteplätzen, nicht aushalten.

Es kommt noch hinzu, daß so wenige gute Kutscher disponibel sind; diese werden meist Jahre hindurch von ihrem alten Fuhrherrn festgehalten, während die schlechten Kutscher bald einmal ihren Dienst wechseln. Unter „guten Kutschern" dürfen wir nicht schon diejenigen verstehen, welche dem Publikum angenehm und gefällig erscheinen, sondern erst solche, welche auch ihrem Fuhrherrn in die Hände arbeiten.

Beim Droschkenbetriebe kommt es ganz besonders auf die Tüchtigkeit des Führers an, da dieselben sich während ihrer Arbeit vollkommen der Beaufsichtigung seitens ihres Arbeitgebers entziehen. Ein tüchtiger Kutscher wird stets eine genügende Tageseinnahme mit nach Hause bringen; er weiß alle Konjunkturen wahrzunehmen, wenn irgendwie eine Fuhre in Aussicht stehen könnte.

Ein schlechter Kutscher dagegen sitzt fortwährend im Gasthause und verdirbt außerdem noch die Pferde. Was nützt dem Fuhrherrn dann eine bessere Tageseinnahme, wenn die Pferde dabei infolge übermäßigen Abjagens u. s. w. zu Schanden gefahren werden. Da die Versicherungsgesellschaften die Droschkenpferde nicht, oder nur zu sehr hohen Prämien versichern, so bedeutet der Tod eines Pferdes einen bitteren Verlust, ähnlich wie bei Unthätigkeit desselben bei längerer Krankheit. Vom Roßschlächter werden durchschnittlich nur 50—60 Mk. für ein Pferd gezahlt.

Ein kleinerer Fuhrherr weiß sich nun viel eher gute Kutscher zu verschaffen als ein großer. Jener ist selbst als Kutscher unterwegs und trifft mit seinen Kollegen auf den Standplätzen zusammen. Hier hört er bald einmal, wann ein guter Kutscher seinen Dienst wo anders aufgeben will. Der Kutscher wiederum arbeitet lieber für einen solchen selbst als Kutscher thätigen Besitzer. Er steht ihm gleichberechtigt zur Seite; ein gewisses Kameradschaftsgefühl flößt ihm Treue zu dem ihm social nicht viel überlegenen Herrn ein. Ist es doch z. B. Mode, daß sich die kleineren Fuhrherren mit ihren Kutschern duzen. Größere Besitzer dagegen halten sich in gewisser Reserve. Die kleineren Fuhrherren haben häufig schon früher dem Kutscherstande angehört und sich dann auf erspartem oder geliehenem Gelde etabliert. Vielleicht ist auf alle diese Umstände die Thatsache zurückzuführen, daß bei den bisherigen Streiks der Droschkenkutscher fast nur die größeren Betriebe in Mitleidenschaft gezogen worden sind. Bei starker Verschuldung besteht allerdings wieder die Gefahr, daß die Einnahmen durch die Zinsen fast ganz verschluckt werden und somit die Aufrechterhaltung des Betriebes unmöglich wird.

Den Vorteil billiger Stallungen wissen sich die kleinen Besitzer insofern zu verschaffen, als sie ihren Betrieb nach den Vororten verlegen. Da der Polizei anfänglich bei der Bestellung von Strafmandaten, sowie bei der Vorladung von außerhalb wohnenden Kutschern und Fuhrherren zu viel Schwierigkeiten erwuchsen, wurde durch eine Polizeiverordnung vom 31. Juli 1880 angeordnet, daß das Fahrmaterial der in Berlin ihr Gewerbe ausübenden Droschkenbesitzer auch hier untergebracht sein muß. Diese Verordnung ist jedoch am 21. April 1891 wieder aufgehoben — wohl zum Segen der kleineren Fuhrherren. Denn der Unterschied in den Stall- oder Wohnungsmieten ist zwischen Berlin und den Vororten ein ganz bedeutender, wenn auch das Wohnen außerhalb des städtischen Weichbildes den Nachteil hat, daß das Fuhrwerk erst einen langen Weg bis zur verkehrsreicheren Innenstadt zurücklegen muß. Das Pferde- und Wagenmaterial hat dabei ebenso wie der Kutscher, dessen Arbeitszeit unter Umständen 1½ Stunden länger ist als diejenige seiner in der Stadt wohnenden Kollegen, zu leiden.

Trotzdem ist die Zahl der außerhalb Berlins wohnenden Droschkenbesitzer im Steigen begriffen. Sie betrug im Jahre 1885 280, 1895 661, 1896 774, d. h. über ein Viertel aller Betriebe. Diejenigen Vororte, in denen sich Droschkenbesitzer niederlassen dürfen, werden seit dem Jahre 1891 polizeilich vorgeschrieben. Im Jahre 1885 verteilten sich die Betriebe über folgende Vororte:

Im Osten: Boxhagen 1, Friedrichsberg 58, Lichtenberg 1, Hohenschönhausen 1, Treptow 2, zusammen 63.

Im Westen: Charlottenburg 18, Friedenau 1, Schöneberg 31, Wilmersdorf 2, zusammen 52.

Im Süden Rixdorf 80, Tempelhof 1, zusammen 81.

Im Norden: Pankow 4, Reinickendorf 30, Niederschönhausen 1, Weißensee 49, zusammen 84.

Hiernach sind vorzugsweise die Gegenden mit billigeren Mieten aufgesucht worden.

Wir sehen auch hier wieder, was wir schon bei Gelegenheit der Besprechung des Tarifs- und Konzessionswesens beobachtet haben, daß die Rentabilität des Droschkenwesens nicht unerheblich von dem jeweiligen Eingreifen der polizeilichen Organe beeinflußt wird.

Dieselbe hat bisher im Laufe der Jahrzehnte manchen Wandlungen unterlegen. In den sechziger Jahren war die Rentabilität, wie wir erwähnt haben, infolge der allzu schnellen Vermehrung der Droschken so sehr gesunken, daß das Droschkenwesen immer mehr in Verfall geriet und zu den lebhaftesten Klagen im Publikum Anlaß gab.

Erst nach dem Erlaß des Polizeireglements vom Jahre 1873 und nach der darauf erfolgten Erhöhung der Tarife traten in jeder Hinsicht günstige Verhältnisse ein. Noch heute erinnern sich Kutscher wie Fuhrherren mit Freuden an jene Zeiten um die Mitte der siebenziger Jahre, die im Verhältnis zu den heutigen golden gewesen wären. Namentlich die Fahrten nach den Vororten waren damals sehr einträglich. So war ein beliebter Standplatz derjenige am Zoologischen Garten, von wo aus Touren nach dem Grunewald u. s. w. unternommen wurden. Nicht selten kehrten die Kutscher mit einer Einnahme von 20—30 Mk. heim. In dem Verwaltungsbericht des Königlichen Polizeipräsidiums für die Jahre 1881—1890 wird hervorgehoben, daß nach bestimmten Erklärungen erfahrener und geübter Eigenspänner derjenige, welcher seinen Beruf gewissenhaft erfüllte und nicht zu unsolide Ausgaben machte, sehr wohl im stande war, sich und seine Familie gut zu ernähren, sofern ihn nicht ganz besondere Unfälle trafen. Dasselbe ist auch heute noch bei den Eigenspännern I. Klasse der Fall. Dagegen würde der Besitz einer Droschke keine genügende Existenz sichern, wenn dieselbe einem Kutscher übergeben würde. Nur dadurch, daß die Einnahmen des Kutschers und des Unternehmers einer Person zu gute kommen, erscheint die Rentabilität eines Betriebes mit einer Droschke so günstig.

Es ist nicht leicht, die Bruttoeinnahme einer Droschke zu ermitteln, da sich die Fuhrherren meist nichts notieren. Außerdem bleiben manche Droschken verschiedene Tage im Jahre unbenutzt, teils wegen Krankheit der Pferde, teils wegen Ausbleibens des Kutschers. Einstimmig sind sowohl Kutscher wie Fuhrherren darin, daß die Einnahmen jetzt nicht mehr so gut sind wie in den siebenziger Jahren. Bei einigen Fuhrherren ist es uns gelungen, ihre ordnungsmäßig geführten Bücher einzusehen. Nach diesen Aufzeichnungen sowohl wie nach den sonstigen Umfragen, scheint es uns nicht zu hoch gegriffen zu sein, wenn wir die durchschnittliche Bruttoeinnahme[1] mit Ausschluß der Trinkgelder bei einer Droschke I. Klasse, gleichviel ob mit oder ohne Fahrpreisanzeiger, auf mindestens 3600 Mk., bei einer Droschke II. Klasse auf mindestens 2300 Mk. angeben. Nachtdroschken haben meist eine etwas höhere Einnahme, ebenso wie zweispännige Kaleschen und Landauer. Manche bringen es auf über 4000 Mk. Das zu einer Droschke nötige Anlagekapital setzt sich aus folgenden Positionen zusammen:

[1] Ohne Rücksicht darauf, ob sie der Besitzer oder ein Kutscher fährt.

	Bei der Droschke I. Klasse	Bei der Droschke II. Klasse.
1. 2 Pferde[1]	800 Mk.	400 Mk.
2. 1 Wagen[2]	1000 „	500 „
3. Geschirr	100 „	60 „
4. Pferdedecke, Futterkübel u. s. w.	9 „	9 „
zusammen rund	1900 Mk.	950 Mk.
Hierzu die Ausrüstung des Kutschers:	100 „	100 „
Ergiebt ein Anlagekapital von	2000 Mk. resp.	1050 Mk.

Die laufenden Betriebsausgaben sind verschieden je nach der Größe der Betriebe. Bei einem Eigenspänner setzen sich dieselben folgendermaßen zusammen:

Art der Ausgabe.	I. Klasse ℳ	II. Klasse ℳ
Stallmiete für 2 Pferde	140	140
Lackieren des Wagens einschließlich Reparatur	40	36
Sattler einschließlich Erneuerung	50	40
Huf- und Wagenschmied einschließlich Erneuerung	100	100
Stellmacher einschließlich Erneuerung	50	40
Glaser, Plattierer, Schlosser	12	12
Futtergeld für 2 Pferde pro Tag 3 bezw. 2,50 Mk.	1095	912
Tierarzt	10	10
Gewerbesteuer	6	4
Versicherungsbeiträge	—	—
Stallmann	—	—
Amortisationsquote für 2 Pferde[3]	120	50
Zusammen	1623	1344

Rechnet man hierzu noch für Abnutzung der Dienstuniform 25 Mk., sowie bei Taxameterdroschken 60 Mk. Pacht für den von der Taxameter-

[1] Zu einer Droschke gehören 2 Pferde, da jedes Pferd an jedem zweiten Tage einen Ruhetag haben muß. Der Preis der Pferde von Droschken II. Klasse schwankt zwischen 100 und 300 Mk. In einem größeren Betriebe von 60 Pferden I. Klasse bewegten sich die Preise zwischen 150 und 825 Mk. fürs Pferd.

[2] Kaleschen kosten 1450 Mk.; da dieselben 2spännig gefahren werden, so sind 3 Pferde zum Betriebe nötig. Die Droschken II. Klasse werden jetzt nur noch alt für rund 500 Mk. gekauft; neu kosten sie 900 Mk.

[3] Unter der Annahme, daß ein Pferd nach 5jährigem Gebrauche noch einen Wert hat von 100 Mk. bei der I. Klasse, von 75 Mk. bei der II. Klasse. In einem Großbetriebe sind z. B. vorhanden: 1 Pferd seit 1885, 1 seit 1886, 2 seit 1890, 4 seit 1891, 3 seit 1892, 7 seit 1893, 7 seit 1894, 9 seit 1895, 9 seit 1896, 5 seit 1897, 7 seit 1898, 5 seit 1899.

gesellschaft entliehenen Fahrpreisanzeiger, so kommt man zu folgenden Beträgen

Droschken II. Klasse	rund	1375	Mk.
Droschken I. Klasse mit Fahrpreisanziger	"	1700	"
" " " ohne "	"	1650	"

Hiernach beträgt der Reingewinn eines Eigenspänners bei der

Droschke II. Klasse	925	Mk.
Droschke I. Klasse mit Fahrpreisanzeiger	1900	"
" " " ohne "	1950	"

Die Unterschiede bei den beiden Arten von Droschken I. Klasse verwischen sich natürlich; jedenfalls beträgt die Reineinnahme eines Eigenspänners II. Klasse nur die Hälfte derjenigen eines Eigenspänners I. Klasse.

Anders gestalten sich die Einnahmen aus einer Droschke für denjenigen Fuhrherrn, welcher sie einem Kutscher anvertraut, da dann auch der Lohn des Kutschers von der Einnahme abgeht. Hier spielt das Lohnsystem eine große Rolle.

Bis zur Einführung der Taxameter wußte der Fuhrherr niemals, was sein Kutscher eingenommen hatte. Dieser konnte ihm vorrechnen, was er wollte. Das Dienstverhältnis war daher noch mehr als heute ein reiner Vertrauensposten. Dem Kutscher einen festen Lohn zu zahlen, war zwecklos, da er sich denselben von seiner Einnahme beliebig vergrößern konnte. Es hatte sich daher allmählich eine Art stillschweigenden Pachtverhältnisses herausgebildet. Es wurde garnicht mehr vorausgesetzt, daß der Kutscher die ganze Einnahme an den Herrn ablieferte und dieser dann jenem seinen Lohn gab. Sondern der Kutscher behielt vielmehr die ganze Einnahme, während er dem Fuhrherrn einen bestimmten, festen Satz entrichtete. Gelöhnt wurde also eigentlich hierbei der Fuhrherr. Der feste Satz, den derselbe nach beendeter Tagesfahrt vom Kutscher erhielt, betrug gewöhnlich bei den Droschken II. Klasse 4,50 Mk., bei denen I. Klasse 6 Mk.

Aus dem stillschweigenden Pachtverhältnis bildete sich in einigen größeren Fuhrbetrieben bei Droschken I. Klasse ein festeres aus, indem von vornherein ein meist mündlicher Pachtvertrag geschlossen wurde; die Pacht betrug dann 7 Mk. pro Tag. Dieses Pachtverhältnis hat sich bis auf den heutigen Tag vereinzelt erhalten. Jetzt zahlen solche Kutscher 6 Mk.; natürlich übernehmen sie dabei das Risiko des Einnahmeausfalles. Sie stehen sich aber übrigens sehr gut dabei. Sie erhalten stets die besten Pferde und ein besseres Wagenmaterial.

Jenes stillschweigende Pachtverhältnis konnte bestehen, solange die Ein-

nahmen der Droschkenführer so gute waren, daß dieselben ihrem Herrn die oben angegebenen Sätze abgeben konnten. Als jedoch die Einnahmen am Anfange der achtziger Jahre zurückzugehen begannen, bürdeten die Kutscher den Fuhrherren allein den Ausfall auf. Es wurde immer weniger abgegeben. Der Fuhrherr erhielt schließlich nur noch 2,50—4 Mk. für Droschken II. und 4,50—6 Mk. für Droschken I. Klasse.

Von den Fuhrwerksbesitzern mußte dies um so mehr als ein arger Mißstand empfunden werden, als sie in allen Fällen der Polizei gegenüber für die gute Instandhaltung des Betriebsmaterials verantwortlich blieben. Ihr Pferdematerial wurde ruiniert, während die Einnahmen in die Tasche des Kutschers flossen.

Mit großer Freude wurde es daher in dem Kreise der Fuhrherren begrüßt, als es nach jahrzehntelangen Versuchen gelungen war, wirklich brauchbare Kontrollapparate, welche die Einnahmen des Kutschers anzeigen, in den Dienst des öffentlichen Fuhrbetriebes zu stellen. Mit dem Anfange der neunziger Jahre begann man die Einführung der Taxameter mit Ernst zu betreiben. Im Jahre 1895 waren bereits 2490 Droschken mit solchen versehen; ihre Zahl steigerte sich auf 5111 im Jahre 1898 und beträgt gegenwärtig 5345. Die Zahl der Droschken I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger ging dagegen von 2165 auf 986 im Jahre 1898 zurück. Die vollkommene Aufhebung der letzteren dürfte ebenso wie diejenige der Droschken II. Klasse nur noch eine Frage der Zeit sein. Verschiedene ältere Fuhrherren und Kutscher, denen wohl das Ablesen des Kontrollapparates Schwierigkeiten bereitet, können keine Vorliebe für denselben gewinnen. Noch jetzt besteht ein Betrieb von 30 Droschken I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger. Andere Fuhrherren, namentlich Eigenspänner, fahren deshalb lieber ohne Kontrollapparat, weil sie so mehr verdienen. Sie erhalten nämlich ohne den Apparat eher Touren nach außerhalb, wobei sie dann mit dem Fahrgast den Preis unabhängig vom Tarif vereinbaren können; wenn sie dann auch billiger fahren, so erzielen sie auf den weiten Touren doch eine zufriedenstellende Einnahme. Das eingeweihte Berliner Publikum weiß dies und zieht solche Droschken in geeigneten Fällen vor; gewöhnlich sammeln sich diese Touren-Droschken an bestimmten Halteplätzen, z. B. an der Ecke der Charlottenstraße und der Straße unter den Linden. Auch solche Personen, welche die Droschken dienstlich oder geschäftlich benutzen, wie Gerichtsvollzieher, Reisende u. s. w., fahren meist mit einer Droschke ohne Fahrpreisanzeiger, weil sie den Preis vereinbaren können. Die Stunde wird dann nur mit 1,50—2 Mk. berechnet, während sie sonst 2,50 Mk. kostet. Bei den Droschken II. Klasse haben sich die Taxameter nicht einbürgern können;

ihre Zahl betrug hier im Jahre 1896 20; z. Z. ist nur noch eine Droschke II. Klasse damit versehen.

In der That ist die Handhabung des Kontrollapparates nicht so einfach. Es sind jetzt 5 Systeme im Gebrauch; jedes einzelne davon muß anders gehandhabt werden, während das Princip bei allen dasselbe ist. Jede Umdrehung des Rades wird durch einen Luftschlauch auf ein Uhrwerk übertragen, welches je nach Einschalten der 1., 2. oder 3. Taxe langsamer oder schneller läuft. Dem Fahrgast wird nicht die Zahl der Umdrehungen, sondern der zu entrichtende Fahrpreis durch eine besondere mechanische Einrichtung angezeigt. Da er nur zu bezahlen braucht, was auf der Scheibe steht, der Kutscher aber die einmal angezeigte Einnahme wohl an der dem Fahrgast zugekehrten Seite verschwinden lassen, aber nicht ohne Registrierung derselben auf einer zweiten, für den Fuhrherrn bestimmten Uhr an der Rückseite der Scheibe beseitigen kann, so kann letzterer nach der Heimkehr des Kutschers die gesamte Einnahme der Droschke ablesen. Die auf der Rückseite befindlichen Anzeigevorrichtungen für den Fuhrherrn bestehen aus:

1. Einer Tourenkontrolle. Dieselbe giebt die Zahl der geleisteten Fahrten (à 50 Pf. Grundtaxe) an.

2. Einer Geldkontrolle, welche die Gesamteinnahme mit Ausnahme des Tourengeldes und der Zuschläge registriert.

3. Einer Kilometerkontrolle, welche die Zahl der überhaupt gefahrenen Kilometer, gleichviel ob sie gegen Bezahlung oder ohne Fahrgast gefahren worden sind, wiedergiebt.

4. Eine Kontrolle über die vereinnahmten Zuschläge.

Während des Haltens auf „Bestellung" versieht ein im Innern des Anzeigers thätiges Uhrwerk den Antrieb desselben nach dem für die Berechnung der Wartezeit festgesetzten, tarifmäßigen Satze. Das Innere des Apparates befindet sich unter Plombenverschluß der Fahrpreisanzeiger-Fabrik, von der dieselben nur entliehen werden können, und demgemäß alle Reparaturen besorgt werden. Nähere Auskunft über die Handhabung und Einrichtung der Taxameter geben die vom Polizeipräsidium genehmigten Beschreibungen. Zur Unterrichtung des Publikums ist außerdem jedem Fahrpreisanzeiger ein Tarif beigegeben, wie er zusammen mit der Polizeiverordnung, betreffend Anbringung und Benutzung von Fahrpreisanzeigern mit Zuschlagsvorrichtung im Droschkenfuhrgewerbe in Berlin unterm 28. April 1896 erlassen wurde. Ein Hauptvorzug des Apparates für das Publikum liegt darin, daß die Kutscher jetzt nicht mehr bei gleicher Wegestrecke durch geringere Fahrgeschwindigkeit einen höheren Preis erzielen können.

Die Fuhrherren aber konnten, nachdem es ihnen ermöglicht war, die Einnahmen des Kutschers zu kontrollieren, daran denken, ihre Leute gegen Lohnzahlung zu beschäftigen. Um aber auch noch den Kutscher an der Erzielung einer hohen Tageseinnahme zu interessieren, wählten sie die goldene Mittelstraße. Sie gaben einen festen Lohn von 1 Mk. und außerdem 25 % der Gesamttageseinnahme. Nur wenige Fuhrherren ließen den Satz ganz fallen und zahlten 40 % der Einnahme als Lohn.

Es konnte nicht befremden, daß die durch das frühere Lohnsystem etwas verwöhnten Droschkenkutscher mit der neuen Lohnfestsetzung unzufrieden waren. Als im Jahre 1894 durch eine Polizeiverordnung bestimmt wurde, daß die Taxameterkutscher weiß lackierte Hüte tragen sollten, lehnten sie sich gegen diese Verordnung auf und begannen schließlich einen Streik, an dem sich 550 Kutscher beteiligten. Indessen fügten sie sich doch bald in ihr Schicksal, namentlich als bereits vielfach neue Kutscher an ihre Stelle getreten waren. Die Einstellung neuer Kutscher soll in jener Zeit so zahlreich gewesen sein, daß man im Scherz von einer „Kutscherfabrik“ gesprochen hat. Wegen der weißen Hüte heißen die Taxameterkutscher unter ihren Kollegen die „Weißlackierten“ oder die „Blechhelme“ zum Unterschiede von den „Schwarzen“.

Aber schon im Jahre 1895 brach ein neuer Streik aus, der die Erhöhung des Lohnsatzes von 1 Mk. bezweckte. Es gab am Ende des Jahres 1895 etwa 800 Fuhrherren mit Taxameterdroschken; 700 von ihnen waren Einspänner. Die übrigen 100 besaßen etwas über 1700 Wagen, zu deren Führung etwa 1500 Kutscher dienten.

Am 23. Dezember 1895 versammelten sich von diesen 1500 Bediensteten ungefähr 1000 im Englischen Garten und beschlossen, behufs Erzwingung eines festen Lohnsatzes von 1,50 Mk. bei 25 % Anteil an der Gesamteinnahme die Arbeit einzustellen. Verschiedene Fuhrherren bewilligten die Forderung ohne weiteres. Andere machten Vermittelungsvorschläge; z. B. erboten sich einige Fuhrleute, 50 Pf. Wagenwaschegeld zu bezahlen; andere wollten anstatt der 25 % sogar 33⅓ % der Gesamteinnahme gewähren. Diese und andere Vorschläge wurden jedoch rundweg abgelehnt. Am 1. Januar 1896 waren bei 53 Fuhrgeschäften 357 Gespanne ohne Kutscher und daher beschäftigungslos, während die übrigen 161 Wagen im Betriebe blieben. Bei mehreren Fuhrherren mit 12—15 Wagen wurde überhaupt nicht mehr gefahren. Erst als die Fuhrherren eine besondere Vereinigung gegründet hatten, die ihre Hauptaufgabe in der Annahme neuer Kutscher und in der pekuniären Unterstützung kleinerer, kapitalschwacher Betriebe erblickte, erboten sich die streikenden Kutscher, die Arbeit wieder aufzunehmen; der Streik war damit beendet.

Indessen traten die Kutscher am 16. November 1898 in einen neuen Streik ein, welcher wiederum die Durchführung der früheren Forderung eines festen Lohnes von 1,50 Mk. bezweckte. Bei einer Einnahme über 10 Mk. wollten die Kutscher sogar 30 % Anteil an der Bruttoeinnahme haben. Dieses Mal wurde nicht mit einem Male bei sämtlichen Fuhrherren gestreikt, sondern man nahm sich einen nach dem andern vor, um ihn gewissermaßen auszuhungern. Auch bei diesem Streik konnte man die interessante Beobachtung machen, daß ausschließlich die größeren Höfe in Mitleidenschaft gezogen waren.

Trotzdem die Unternehmer nun ihrerseits den Spieß umdrehten und die Kutscher aussperrten, mußten sie dieses Mal schließlich doch nachgeben, so daß der Streik am 20. Januar 1899 als beendigt betrachtet werden konnte. Der so vereinbarte Lohnsatz von 1,50 Mk. und 25% Anteil bis zu 10 Mk., von 30% Anteil an der über 10 Mk. betragenden Bruttoeinnahme gilt noch heute. In der Praxis werden jedoch meist nur 25% gewährt.

Nach dieser längeren Abschweifung wollen wir nunmehr zu unserer Betrachtung über die Rentabilität der Droschkenbetriebe zurückkehren. Bei den Droschken ohne Fahrpreisanzeiger muß der Fuhrherr mit dem vorlieb nehmen, was ihm der Kutscher von seiner Einnahme abgiebt. Bei den Droschken II. Klasse erhält er 2,50, 3, 4, im höchsten Falle 4,50 Mk. pro Tag. Der Durchschnitt beträgt 3,75 Mk., was eine Jahreseinnahme von 1368 Mk. ausmacht. Bei den Droschken I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger beträgt die tägliche Abgabe des Kutschers 4, 5, 6, ausnahmsweise auch 7—10 Mk., im Durchschnitt aber 4,75 Mk., also die Jahreseinnahme 1734 Mk. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, daß die Kutscher von Droschken ohne Kontrollapparat an manchen Tagen überhaupt nichts zahlen; sie nennen dies „einen kalten Schlag machen“. Dasselbe kommt in manchem Monat 3 mal vor.

Bei den Taxameterdroschken geht von der oben festgestellten Bruttoeinnahme von 3600 Mk. der Lohn des Kutschers ab. Dieser beträgt

a) pro Tag 1,50 Mk., also jährlich	550 Mk.
b) 25—30% der Einnahme, also jährlich	950 „
zusammen	1500 Mk.

Dem Fuhrherren verbleiben somit 2100 Mk.

Zur Berechnung des Reingewinnes aus einer Droschke müßten wir von diesen Einnahmen die oben festgestellten Ausgaben abziehen. Wir wollen jedoch nicht unberücksichtigt lassen, daß die Betriebsausgaben bei größeren Betrieben verhältnismäßig niedriger sind als bei Eigenspännern. Der Fuhrherr muß zwar erhebliche Aufwendungen für die reichsgesetzliche

Versicherung seines Personals machen, auch muß er sich einen oder mehrere Stallleute halten, deren Beschäftigungskosten pro Droschke rund 80 Mk. ausmachen. Immerhin dürften pro Gespann 100 Mk. weniger an Ausgaben in Rechnung zu stellen sein als bei den Eigenspännern. Der Reingewinn eines Fuhrherrn beträgt dann bei den Droschken

II. Klasse	. . . .	93 Mk.
I. „	ohne Fahrpreisanzeiger . . .	184 „
I. „	mit „ . .	500 „

In Prozenten des oben berechneten Anlagekapitals beträgt somit der Reingewinn bei den Droschken

II. Klasse:	. . . . rund	8,8%
I. „	ohne Fahrpreisanzeiger . . .	9,2%
I. „	mit „ . .	25%

Diese Berechnung stimmt auch mit den Angaben von Fuhrherren überein, daß sie an manchem Tage an einer Droschke II. Klasse kaum 25 Pf., an einer solchen I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger nur 50 Pf. Überschuß hätten. Unter solchen Verhältnissen muß daher die Rentabilität des Betriebes durch die größere Anzahl der Droschken aufgebracht werden. Und auch dann können sie meist nur dadurch bestehen, daß sie nebenbei Luxusfuhrwerk halten, zu welchem sie die Reservepferde benutzen. Nicht selten aber kann die Aufrechterhaltung des Betriebes nur durch ein übermäßiges Sparen an den Ausgaben ermöglicht werden.

Auffallend ist übrigens, daß im größeren Betriebe die Einnahmen aus der Taxameterdroschke besser sind als diejenigen einer Droschke I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger, während beim Eigenspänner letztere 60 Mk. mehr Überschuß brachte als jene. Es tritt hier der Vorteil des neuen Lohnsystems unverkennbar zu Tage.

Am schlechtesten rentieren sich die Droschken II. Klasse, was auch der Grund für ihre beständige Abnahme sein dürfte. Sie dienen eigentlich schon jetzt nur noch als Gütertransportmittel. Schwer beladen mit Tuchballen oder Erzeugnissen der Konfektionsbranche, häufig genug auch mit Obstkörben u. s. w., sieht man sie durch die Straßen Berlins fahren. Von den besser situierten Kreisen sind sie überhaupt boykottiert. Die meisten werden nachts gefahren, da dann die Einnahmen etwas besser sind und die schlechte Beschaffenheit des Pferde- und Wagenmaterials nicht so zum Vorschein kommt. Neu gebaut wird heute überhaupt keine Droschke II. Klasse mehr.

Die Eigenspänner II. Klasse sind wirkliche Zwergbetriebe; ihre Inhaber können nur ein kümmerliches Dasein fristen. Einige aller-

dings haben ein kleines Anwesen im Vororte. Die Frau hat dann einen Gemüsehandel oder sonst irgend eine Beschäftigung, sie bestellt den kleinen Acker. Die Pferde können dann bisweilen nebenbei gute Dienste leisten. Viele dieser alten Eigenspänner fahren auch nur deshalb des Nachts, weil sie den regen Verkehr am Tage scheuen. Taxameter mögen oder können sie nicht fahren, weil sie sich in die Kompliziertheit des Fahrpreisanzeigers nicht hineinfinden. Fast alle diese im Verkehrsdienste ergrauten Veteranen sind jedoch, so urwüchsig sie auch erscheinen mögen, ehrbare, achtbare Männer von altem Schrot und Korn, treue Anhänger von Kaiser und Reich. Wohl keiner von ihnen dürfte sich zur Socialdemokratie bekennen.

Das Fahrpersonal in früherer Zeit, Vorbedingungen für die polizeiliche Zulassung, Zahl der Kutscher.

Wir hatten bereits erwähnt, daß in der Zeit, als das Droschkenwesen infolge der immer weiter fortschreitenden Verringerung der Einnahmen in Verfall geraten war, auch über das Verhalten der Droschkenkutscher lebhafte Klagen aus dem Publikum laut wurden. Es war dies eine natürliche Erscheinung. Denn die besseren Elemente unter den Kutschern wandten sich, als ihre Einnahmen nicht mehr genügend erschienen, anderen Berufen zu, während untüchtige Leute an ihre Stelle traten. Der Erlaß eines neuen Droschkenreglements im Jahre 1862 konnte wenig Abhilfe schaffen. Dasselbe bestimmte über das Fahrpersonal in der Hauptsache Folgendes:

1. Jeder Kutscher muß sich einer Prüfung durch die Polizei unterziehen und erhält bei günstigem Ausfall derselben ein Zeugnis, nämlich den Fahrschein, ausgestellt.
2. Die Livree ist den Kutschern von den Fuhrherren zu liefern. (Es ist dies noch heute beim Luxus- und Leichenfuhrwerk Sitte.)
3. Jeder Fuhrherr hat ein Register zu führen, aus welchem ersichtlich sein muß, welcher Kutscher die Droschke an den einzelnen Tagen gefahren hat.
4. Annahme und Entlassung eines Kutschers ist dem Polizeikommissar anzuzeigen.
5. Unerwachsenen, mit äußeren Schäden behafteten, des Fahrens und der Örtlichkeit unkundigen oder dem Trunke und der Liederlichkeit ergebenen Personen wird der Fahrschein nicht erteilt.
6. Jeder Kutscher muß eine Taschenuhr haben.
7. Gegen das Publikum hat sich der Kutscher höflich und zuvorkommend zu benehmen und sich nüchtern und ruhig zu verhalten.

8. Auf den Halteplätzen darf der erste nicht tränken und füttern, sondern muß auf dem Bock sitzen.
9. Während des Verweilens auf den Halteplätzen ist die Entfernung der Kutscher von ihren Fuhrwerken, der Eintritt derselben in Schanklokale, das den Verkehr hemmende Zusammentreten auf den Bürgersteigen und der Aufenthalt im Innern der Wagen verboten; Rauchen ist während der Fahrt stets verboten, gleichviel ob die Droschke besetzt oder unbesetzt ist.

Aber trotzdem konnten diese straffen Vorschriften an den besagten Übelständen nichts ändern, solange sich die Einnahmen der Kutscher nicht besserten.

Eine im Jahre 1865 für die Ausbildung von Kutschern errichtete Fahrschule ging daher wegen Mangel an Beteiligung ein. Dasselbe Schicksal hatte eine am 1. November 1871 errichtete Fahrschule. Man begnügte sich schließlich damit, täglich Instruktionsstunden für die Droschkenkutscher im Königlichen Polizeipräsidium abhalten zu lassen. Indessen ist der Gedanke der Errichtung einer Fahrschule niemals erloschen. Der noch heute bestehende starke Mangel an wirklich guten Kutschern hat neuerdings wieder die Frage in den Vordergrund gestellt. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß der Gedanke jetzt endlich einer Verwirklichung entgegengeht. Zwischen den beteiligten Fuhrwerkbesitzern (Verband deutscher Lohnfuhrunternehmer), dem Magistrat und dem Königlichen Polizeipräsidium haben bereits lebhafte Erörterungen darüber stattgefunden.

Man beklagte sich in den sechziger Jahren hauptsächlich darüber, daß sich die Kutscher zu leichtsinnig ihrem Beruf widmeten. „Jeder, der einmal eine Leine in der Hand gehabt habe oder durch den Stall gegangen sei, glaube fahren und Pferde pflegen zu können[1].

In der „Post" wurde bemängelt, daß die Kutscher erst immer durch energisches Auftreten dazu bewegt werden könnten, dem Fahrgast eine Fahrmarke über den bezahlten Betrag auszuhändigen. Außerdem werde das Publikum regelmäßig übervorteilt, namentlich wenn die Touren etwas vom Tarife abwichen. An Bosheit und Unverschämtheit hätte es den Kutschern meist nicht gefehlt. Dem Publikum wären sie daher bald unerträglich geworden. „Schon das Äußere, der Anzug, schreckt zurück; derselbe scheint kaum je gereinigt zu werden, ist voller Flecken, auffällig geflickt, oft auch

[1] Berlin und seine Entwickelung, 1872 (Jahrgang 6) S. 239, und Berliner städtisches Jahrbuch für 1873, Jahrgang 1.

zerrissen. Sie scheinen darin zu wetteifern, sich dem Publikum gegenüber am unfreundlichsten und ungefälligsten zu betragen. Roheiten, Brutalitäten aller Art, Tarifüberschreitungen u. s. w. sind an der Tagesordnung."

Die Zahl der polizeilichen Denunziationen gegen die Kutscher wurden daher von Jahr zu Jahr größer. Selbst das Bestreben der Polizeibehörde, dieselben durch Festsetzung von Geldprämien zu besserem Verhalten anzuspornen, hatte keinen Erfolg.

Viel mag auch zur Verschlimmerung der Übelstände der 1866 er Feldzug beigetragen haben. Denn viele Fuhrherren und Kutscher mußten in den Krieg; ein schlechter Ersatz trat an ihre Stelle.

Erst nach dem Erlasse des Droschkenreglements vom Jahre 1873 traten bessere Verhältnisse ein. Die Einnahmen wurden, wie wir gesehen haben, geradezu gute und mit ihnen zugleich hob sich auch die Qualität des Fahrpersonals. Kurz nach dem Erlasse des Reglements hatten die Kutscher allerdings noch einen Streik insceniert, in welchem sie „32 Thaler Monatslohn" und Verkürzung der Arbeitszeit verlangten: derselbe hat jedoch einen nennenswerten Umfang nicht erreicht, da, wie gesagt, die goldenen Zeiten des Droschkenwesens begannen. Nebenbei sorgte eine strengere Handhabung des Polizeireglements für die Ausschließung und Fernhaltung aller unbrauchbaren Elemente. Es wurden z. B. im Jahre

1873	466,	1879	97,
1874	315,	1880	69
1877	195,		

Droschkenkutschern Fahrscheine entzogen. Ebenso ließ die Zahl der Beschwerden seitens des Publikums trotz der Vermehrung der Droschken beständig nach; sie sank von 2551 im Jahre 1875 auf 1894 im Jahre 1880. Im übrigen weiß der Bericht des Königlichen Polizeipräsidiums den Droschkenkutschern vieles zu gute zu rechnen, indem darin gesagt wird:

„Ehe in Berlin der Kutscher langsam vom Bocke kletterte, um den gewöhnlich fest hakenden Schlag zu öffnen, ehe der Fahrgast eine Auskunft von ihnen erlangte, bedurfte es schon einiger Zeit, guter Worte und der Aussicht auf eine lohnende und ihm passende Fahrt. Hier aber (im Vergleich zum Wiener Fiakerkutscher) hatte er auch vom frühesten Morgen bis in die sinkende Nacht auf dem Bock zu sitzen, Wind und Wetter, Hitze und Kälte, wochenlang unaufhörlichen Regen und Schnee zu ertragen, mußte in der Nacht auch noch sein Pferd füttern und abwarten, den Wagen waschen und reinigen; hier führte er im allgemeinen ein durchaus unregelmäßiges Leben, sah seine Familie fast nur des Nachts schlafend in der engen dunstigen Wohnung auf einige Minuten, ehe er selbst todmüde sein kümmerliches Lager

aufsuchen konnte, um nach einigen Stunden Schlaf sein beschwerliches Tagewerk wieder zu beginnen, Jahr aus, Jahr ein in diesem Getriebe ein ganzes Menschenalter hindurch ausharrend. Von einem solchen im Droschkendienste ergrauten, alt und steif gewordenen Veteranen des öffentlichen Fuhrwesens die frohe Laune und Beweglichkeit, die Geschwätzigkeit und Aufmerksamkeit des Wiener Fiakerkutschers verlangen wollen, hieße Übermenschliches von ihm fordern; er ist eben im Dienste mürrisch, unbeholfen, stumpf und wortkarg geworden, nachdem er ein Menschenalter hindurch täglich 14—16 Stunden auf dem Bock sitzend zugebracht und fast nur die Gesellschaft seines stummen, abgetriebenen Pferdes genossen hat."

Die Bestimmungen des 1873er Reglements sind im wesentlichen denjenigen des Reglements vom Jahre 1862 entnommen.

Jeder, welcher heute den Beruf als Droschkenkutscher ergreifen will, muß den Nachweis führen, daß er mindestens ein Vierteljahr lang ein leichtes Fuhrwerk gefahren hat; dann erst veranlaßt das Königliche Polizeipräsidium Recherchen über das Vorleben des Antragstellers. Sind erhebliche Strafen vorhanden, so wird der Anwärter abgewiesen. Sonst aber ergeht an ihn die Aufforderung, an den an jedem Tage von 12—1 Uhr mittags stattfindenden Instruktionsstunden, welche hauptsächlich als Prüfung dienen sollen, teilzunehmen. Hier muß sich jeder über seine Vertrautheit mit den Straßen Berlins, dem Polizeireglement, überhaupt mit allen das Droschkenwesen und den Fahrbetrieb betreffenden Bestimmungen ausweisen. Außer den Fragen werden noch Aufgaben gestellt. Z. B. muß jeder sofort angeben können, wie er von einem gegebenen Punkte der Stadt nach einem anderen zu fahren, und wie er den Fahrpreis zu berechnen hat. Hat sich der Instrukteur die Gewißheit verschafft, daß sich ein Kutscher als Droschkenführer eignet, so wird demselben ein polizeilicher Fahrschein ausgestellt. Gewöhnlich geschieht dies nach ein- bis zweiwöchentlicher Teilnahme an der Instruktionsstunde. Länger als 3 Wochen darf niemand den Kursus besuchen. Wird er dann noch nicht für qualifiziert erachtet, so wird er ohne Erteilung eines Fahrscheines entlassen. Erst der zugleich als Legitimation dienende Fahrschein berechtigt zur Ausübung des Berufes als Droschkenkutscher. Übrigens sind nicht alle legitimierten Kutscher beständig im Dienste; beinahe die Hälfte derselben ist garnicht als Droschkenkutscher thätig. Es zeigt dies nachfolgende Tabelle[1]:

---

[1] Die Anzahl der Thorwagenkutscher ist so gering, daß sie das Bild nicht beeinträchtigen; eine Trennung ließ sich nicht gut vornehmen, weil viele Thorwagenkutscher zugleich Droschkenkutscher sind.

Jahr	Es waren Droschken- und Thorwagenkutscher	
	überhaupt durch Fahrscheine legitimiert	im Dienst
1872	8 322	4214
1885	7 375	4570
1890	9 791	5281
1895	12 235	6421
1898	12 568	6907

Man kann indessen annehmen, daß viele mit einem Fahrschein versehene Kutscher garnicht mehr daran denken, als Droschkenkutscher thätig zu sein, sondern sich anderen Berufen gewidmet haben. Das Angebot von Kutschern ist daher bedeutend niedriger, als man nach obiger Tabelle annehmen könnte. Kein Kutscher ist an eine bestimmte Droschkenart gebunden; er kann bald I., bald II. Klasse fahren, wenn er nur das Geld zur Umänderung der Uniform aufbringt.

Ein schriftlicher Arbeitsvertrag wird zwischen dem Fuhrherrn und Kutscher gewöhnlich nicht geschlossen; dagegen schließt man meist die gesetzliche Kündigungsfrist aus. Der Kutscher kann fast überall jeden Tag den Dienst verlassen oder entlassen werden.

Die Droschkenkutscher rekrutieren sich aus den verschiedensten Berufszweigen. Gelernte Handwerker aller Art, wie Tischler, Maurer, Barbiere, ebenso auch Fabrikarbeiter und Hausdiener entschließen sich bei eintretender Arbeitslosigkeit zu diesem Berufe; auch viele ehemalige Knechte vom Lande, die mit der Behandlung der Pferde und dem Fahren Bescheid wissen, sind darunter. Nur eine verschwindende Zahl von Kutschern hat wirklich eine längere Lehrzeit im Fuhrbetriebe durchgemacht. Dagegen trifft man auch ehemalige Geistliche, Lehrer und Offiziere unter den Droschkenkutschern an; jedoch bleiben solche Personen niemals lange im Droschkenbetriebe, weil sie hier allzu leicht zum Trinken und Bummeln verleitet werden und dann ganz verkommen.

Die zum Fahren notwendigen Kenntnisse kann jeder in wenigen Wochen erlernen. Man kann daher den Droschkenkutscher als gelernten Arbeiter nicht bezeichnen. Immerhin eignet sich nicht jeder zu diesem Berufe. Mit körperlichen Fehlern kann er behaftet sein; man findet buckelige und lahme Droschkenkutscher. Dagegen muß der heutige Droschkenkutscher I. Klasse geistig frisch und geweckt sein. Zwar heißt es in dem Gedränge der Fuhr-

werke tapfer drauf los fahren; aber daneben soll kein anderes Fuhrwerk angefahren und jeder Unglücksfall bei der Gefahr, ins Gefängnis zu kommen, sorgfältig vermieden werden. Mit scharfem Blick muß der Kutscher sehen, wie er sich durch ein Loch, das gerade im Gedränge der Wagen entstanden ist, hindurchzwängt. Zum Lobe unserer Kutscher müssen wir heute anerkennen, daß ein großer Teil die hierzu nötige Schneidigkeit, Pfiffigkeit und Verschlagenheit besitzt. Man kann die Droschkenkutscher I. Klasse mit Recht im Sinne Dr. Hirschbergs[1] zu den „Facharbeitern" rechnen. Sie sind fast alle gute Gesellschafter; einzelne Neuigkeiten aus dem Berliner Großstadtleben haben sie immer zu erzählen. Auf den Halteplätzen lesen sie Zeitungen und andere Lektüre, die ihnen manche Anregung bietet.

Die ständigen Droschkenkutscher II. Klasse stehen allerdings vielfach denjenigen I. Klasse an Intelligenz bei weitem nach.

Die Arbeitszeit, Beschreibung des Dienstes, Sonntagsruhe, Beschäftigungsdauer.

Die tägliche Arbeitszeit ist im Droschkengewerbe nicht begrenzt. Da der Kutscher an der Höhe der Einnahme interessiert ist, so überläßt man ihm, wie lange er fahren will. Es wäre auch zwecklos, ihm eine bestimmte Fahrzeit vorzuschreiben, da der Fuhrherr doch nicht kontrollieren kann, ob der Kutscher nicht einen Teil der Zeit unthätig im Gasthause verbringt. Den Taxameterkutscher kann der Fuhrherr allerdings insofern kontrollieren, als die allgemeine Annahme besteht, daß der Kutscher ca. 12 Mk. eingenommen haben muß, wenn er nach dem Apparate 12 km gefahren ist (gleichviel ob mit oder ohne Fahrgast).

Im allgemeinen teilen sich die Kutscher in Tag- und Nachtkutscher. Früher bestand die polizeiliche Vorschrift, daß der Betrieb um 7 Uhr morgens resp. abends beginnen müsse. Dieselbe wurde am Ende der siebenziger Jahre, um einer übermäßigen Anstrengung der Pferde und Kutscher vorzubeugen, dahin abgeändert, daß die Droschken mit ungerader Nummer an den Tagen mit ungerader Zahl, diejenigen mit gerader Nummer an den Tagen mit gerader Zahl den Betrieb anstatt um 7 erst um 9 Uhr zu beginnen brauchten. Heute bestehen solche Vorschriften über deu Anfang der Fahrten nicht mehr.

Auf größeren Höfen fahren die Tageskutscher im Sommer ungefähr um 7, im Winter um 8 Uhr früh vom Hofe, Nachzügler vielleicht erst zwischen 8 und 9 resp. 9 und 10. Manche Kutscher spannen auch erst

[1] Die sociale Lage der arbeitenden Klassen in Berlin, S. 232.

um 1 oder 2 Uhr mittags an. Die Hauptmasse der Droschken aber ist im Sommer um 8, im Winter um 9 von den Höfen verschwunden. Bei den kleineren Fuhrherren wird gewöhnlich etwas später abgefahren. Die Nachtkutscher beginnen ihre Fahrt sehr verschieden. Am frühesten fahren die Nachtkutscher II. Klasse ab, die fast alle von ¼4 oder 4 Uhr nachmittags ab unterwegs sind; diejenigen I. Klasse beginnen ihre Fahrt meist um 6 oder 7 Uhr abends, einige auch erst später. Je nach der Abfahrt richtet sich, wie wir sehen werden, ungefähr die Heimkehr der Kutscher.

Vor dem Verlassen des Hofes liegen den Kutschern jedoch nach althergebrachter Sitte folgende Verrichtungen ob:

1. das Waschen der Droschke;
2. das Reinigen und Schmieren des Geschirres sowie hin und wieder das Schmieren des Verdeckes und der Achsen;
3. das Putzen des Pferdes;
4. das Aufschirren und Anspannen des Pferdes sowie das Schmieren der Hufe.

Diese Arbeiten nehmen, wenn sie gewissenhaft ausgeführt werden sollen, 2 Stunden in Anspruch. Die Taxameterkutscher brauchen ihr Pferd nicht selbst zu putzen, weshalb sich der Vorbereitungsdienst bei ihnen um ½ Stunde verringert. Vielfach helfen die Frauen beim Wagenwaschen, so daß dann nur 1 Stunde zu jenen Verrichtungen gebraucht wird. Manche Kutscher reinigen auch den Wagen und das Geschirr gleich abends nach der Heimkehr. Jedenfalls wird die tägliche Gesamtarbeitszeit durch jenen Vorbereitungsdienst um 1—2 Stunden verlängert.

Die Verpflichtung zur Vornahme jener Arbeiten stammt aus der Zeit, in der die Fuhrherren fast alle selbst als Kutscher thätig waren. Da sie sich bei ihren wenigen Droschken einen besonderen Stallmann nicht halten konnten, so mußte jeder Kutscher selbst für sein Pferd sorgen, während die Frau des Fuhrherrn die zurückgebliebenen Pferde fütterte.

Die zu jenen Verrichtungen nötigen Gerätschaften, sowie das Schmier- und Putzmaterial, ebenso aber auch das Petroleum für die Laternen müssen sich die Kutscher selbst kaufen. Nur in kleineren Betrieben wird Schmiere und Petroleum bisweilen vom Fuhrherrn geliefert; die größeren Fuhrherren thun dies aber überhaupt nicht. Die Ausgaben für alle diese Bedarfsartikel belaufen sich auf ungefähr 1 Mk. im Monat.

Auf Höfen, auf denen eine größere Anzahl von Droschken untergebracht ist — in manchen Grundstücken wohnen mehrere Fuhrherren —, lassen sich die meisten Kutscher den Wagen und das Geschirr von einem sogenannten Wagenwäscher reinigen.

Diese finden sich hier ohne besonderes Engagement ein und haben mit dem Fuhrherrn eigentlich überhaupt nichts zu thun, sondern nur mit dem Kutscher; allenfalls fegen sie dem Fuhrherren für 30—40 Pf. den Hof. Sie übernehmen alle jene Funktionen des Kutschers bezüglich der Reinigungs-, Putz- und Schmierarbeiten an Wagen und Geschirr, wobei sie noch die nötigen Gerätschaften, sowie das Schmier- und Putzmaterial stellen. Für 10—14 Wagen, von denen gewöhnlich die Hälfte Nacht-, die Hälfte Tagesdroschken sind, genügt ein Wagenwäscher. Für das Reinigen einer Droschke erhält er vom Kutscher 50 Pf. pro Tag, für das Waschen des Geschirrs 10 Pf.; das Schmieren des Wagens, das alle 4 Wochen vor sich geht, kostet ebenfalls 50 Pf. Das Geschäft des Wagenwäschers ist einträglicher als das des Kutschers. Jener steht sich durchschnittlich auf 6,50 Mk. täglich.

Nur die allersolidesten, sparsamsten Kutscher waschen heute noch auf größeren Höfen ihren Wagen selbst. Auch das Putzen, Auf- und Abschirren sowie das An- und Abspannen des Pferdes, endlich auch das Schmieren der Hufe besorgen sie gewöhnlich nicht selbst, sondern übertragen es dem Stallmann. Dieser bekommt dafür von den Taxameterkutschern, die zwar zum Putzen des Pferdes garnicht verpflichtet sind, 10 Pf., von den „schwarz" fahrenden Kutschern nach alter Sitte sogar 25 Pf. für den Tag.

Die Übertragung der Vorbereitungsdienste an den Wagenwäscher oder Stallmann erlaubt dem Kutscher, erst eine halbe Stunde vor der Abfahrt zur Übernahme des Gefährts auf dem Hofe zu erscheinen. Hier entspinnt sich dann nicht selten ein Streit mit dem Fuhrherrn über das Pferd. Jeder möchte immer das beste Pferd haben, weil er damit mehr verdient. Der Fuhrherr aber will das bessere Material nur an gewissenhafte Kutscher aushändigen; aus diesem Grunde hat schon mancher Rosselenker seinen Herrn gewechselt.

Nach Verlassen des Hofes fährt der Kutscher in die verkehrsreichere Innenstadt, die der im Vorort wohnende erst in $^1/_2$—$^3/_4$ Stunden erreicht. Gewöhnlich wird zunächst ein Halteplatz aufgesucht. Viele Kutscher haben ihre bestimmten Standplätze, zu denen sie, wenn sie nicht allzu weit davon entfernt sind, immer wieder hinfahren. Hier treffen sich dann die Kollegen, es werden Meinungen ausgetauscht und die neuesten Erlebnisse bekannt gegeben. Nicht selten werden erst auf den Halteplätzen die letzten Reinigungsarbeiten, wie das Abbürsten der Polster, das Putzen der Nickelteile vorgenommen.

Oft vergehen 2—3 Stunden, ehe der Kutscher eine Fuhre erhält. Rauchen kann der Kutscher jetzt, wenn er keinen Fahrgast hat. Auch darf er sich jetzt auf dem Standplatz in seine Droschke setzen; dagegen ist ihm eigent-

lich untersagt, von dieser fortzugehen oder gar ein Schanklokal aufzusuchen. Indessen wird diese polizeiliche Vorschrift sehr liberal gehandhabt.

Hat der Kutscher doch auch allzu oft Veranlassung, die Gastwirtschaft aufzusuchen. Denken wir nur an die oben erwähnte Schilderung der gerade nicht beneidenswerten Thätigkeit eines Berliner Rosselenkers[1]. Bei dem wüstesten Sturmgeheul erwartet der wackere Kutscher nachts vor dem Balllokale seinen Fahrgast, dem im Innern des Hauses die köstlichsten Genüsse erblühen. Auf seinem Bock sitzend lauscht er den Klängen der Musik, die ihm in seinem Halbtraum zuzuflüstern scheinen: Euch Wohlhabenden geht es doch besser als mir armen Kutscher. Daß er dann auch Lust verspürt, sich in einem Schanklokale, falls ein solches überhaupt noch geöffnet ist, bei einem Glase Bier oder Grog zu erwärmen, ist allzu natürlich.

Bei dem Tageskutscher muß man berücksichtigen, daß derselbe erst spät am Abend nach Hause kommt. Er würde den ganzen Tag über nichts Warmes genießen können, wenn er nicht in das Gasthaus gehen würde.

Gewöhnlich kommt der Tageskutscher zwischen 8 und 10 Uhr abends nach Hause — bisweilen natürlich auch, je nach der Abfahrt am Morgen, früher oder später. Die Nachtkutscher sind um 7, 8 oder 9 Uhr früh — je nach der Abfahrt am Abend zuvor —, vereinzelt auch erst um 11 oder 12 Uhr mittags auf dem Hofe. Im allgemeinen arbeiten die Kutscher II. Klasse am längsten, die Taxameterkutscher am wenigsten. Der Dienst der Kutscher ist niemals zeitlich begrenzt; bei Kutschern desselben Hofes differiert er nicht selten um 1—3 Stunden. In einem größeren Betriebe z. B., in dem nur Droschken I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger gefahren werden, sind die meisten um 8, die letzten um 9 Uhr früh vom Hofe; zwischen 8 und 9 Uhr abends ist aber erst die Hälfte zu Hause. Der letzte kommt um 11 Uhr; er muß das Thor schließen. Droschken II. Klasse sind gewöhnlich von 7 oder 8 Uhr früh bis 9 oder 10 Uhr abends unterwegs. Nach der Ankunft auf dem Hofe haben die Kutscher vielleicht noch ¼ Stunde Aufenthalt mit der Abrechnung, falls sie nicht gleich noch Reinigungsarbeiten vornehmen.

Fassen wir nun alles zusammen, so kommen wir bezüglich der Arbeitszeiten zu folgenden Resultaten.

Für die Tageskutscher kann man durchschnittlich bei der I. Klasse eine Fahrzeit von 13, bei der II. Klasse eine solche von 14 Stunden annehmen. Bei den Nachtdroschken beträgt die Fahrzeit je eine Stunde mehr, also 14 bezw. 15 Stunden. Ausnahmen kommen bei allen 3 Droschken-

[1] S. o. S. 401.

arten vor. Ein Eigenspänner mit Fahrpreisanzeiger will z. B. jetzt in 10 Stunden ebensoviel verdienen wie früher ohne Taxameter in 16 Stunden. Ein anderer „schwarzer“ Eigenspänner fährt nur 12 Stunden täglich; er begnügt sich aber mit einer Einnahme von 7—8 Mk., da er, wie er stolz behauptete, nicht auf die Einnahmen aus seiner Droschke angewiesen sei. Ein Taxameterkutscher, welcher um 10 Uhr abends fortfährt, kommt erst am nächsten Tage um 12 Uhr mittags nach Hause; allerdings soll er regelmäßig von 10 Uhr ab im Gasthause sitzen. Ein anderer sehr solider Nachtkutscher ist schon um 6 Uhr morgens zu Hause; er verdient nämlich sehr viel dadurch, daß er in einem Nachtkaffee mehrere Dirnen an der Hand hat, die immer nur mit ihm fahren. Namentlich sind die Nachtdroschken II. Klasse häufig 16, nicht selten 17 und 18 Stunden unterwegs. Es liegt nämlich bei den Nachtkutschern sehr leicht die Neigung vor, die Dienstzeit zu verlängern, da der geschäftliche Verkehr gerade in der Zeit, in der sie nach Hause fahren, wieder auflebt.

Rechnen wir die Zeit vom Betreten des Hofes bis zum Verlassen desselben nach beendeter Fahrt zusammen, so ergeben sich folgende Gesamtarbeitszeiten:

A) Kutscher, welche die Reinigungsarbeiten durch den Wagenwäscher und Stallmann besorgen lassen (es sind dies die meisten):

Tageskutscher	I. Klasse $13^3/_4$	II. Klasse $14^3/_4$ Stunden,
Nachtkutscher	„ „ $14^3/_4$	„ „ $15^3/_4$ „

B) Kutscher, welche alle jene Nebenarbeit selbst ausführen.

Tagesdroschken:

I. Klasse: Taxameter $14^1/_2$, „schwarze“ 15 Stunden,
II. „ : 16 Stunden.

Nachtdroschken:

I. Klasse: Taxameter $15^1/_2$, „schwarze“ 16 Stunden,
II. „ : 17 Stunden.

Im Durchschnitt beträgt hiernach die Arbeitszeit eines Droschkenkutschers, gleichviel, welcher Klasse er angehört, rund $15^1/_4$ Stunde. Wir möchten aber nochmals betonen, daß Abweichungen hiervon an der Tagesordnung sind. Rechnet man nun noch den Weg von der Wohnung zur Arbeitsstätte, dem Fuhrhofe, so bleiben dem Kutscher durchschnittlich $8^3/_4$ Stunden, in ungünstigen Fällen aber nur $6^1/_2$ Stunde zur Nachtruhe. Auch der Nachtkutscher geht nur morgens oder mittags nach Hause, um sich ins Bett zu legen, denn schon nach wenigen Stunden muß er von neuem seine nächtliche Fahrt beginnen. Die Zahl der Nachtkutscher beträgt kaum $^1/_3$ aller Droschkenkutscher.

Freie Tage kennt der Droschkenkutscher gewöhnlich nicht; jedenfalls hat er niemals einen Sonntag. Denn der Fuhrherr möchte niemals sein Gespann unthätig stehen lassen, vor allen Dingen nicht an Sonntagen, die das meiste einbringen; einem Reservekutscher vertraut er es nicht gern an. Schlechte und bummelige Kutscher kommen allerdings eines schönen Tages einfach nicht auf den Hof; dies passiert garnicht so selten. Sonst arbeitet derjenige Kutscher, welcher gerne einen Tag frei haben will, Tag- und Nachtschicht, d. h. er spannt, wenn er abends nach der Tagesfahrt auf dem Hofe angekommen ist, sofort wieder ein neues Pferd ein und fährt gleich die Nachttour weiter. Am nächsten Morgen ist er dann früh um 8 oder 9 für den ganzen Tag und die darauf folgende Nacht dienstfrei. Man darf aber hierbei nicht vergessen, daß er vorher 24—26 Stunden hintereinander gearbeitet hat. Während des letzten Streiks ist ein ehemaliger Kellner, dem es gerade darum zu thun war, recht viel zu verdienen, sogar 36 Stunden hintereinander auf der Fahrt gewesen. Er spannte am ersten Abend um, am nächsten Morgen aber noch einmal; erst am Abend des zweiten Tages gönnte er sich seine Nachtruhe.

Man wird nicht fehl greifen in der Annahme, daß ein Droschkenkutscher durchschnittlich nur 12 freie Wochentage im Jahre hat. In den Kutscherkreisen wird darüber geklagt, daß sie ziemlich oft als Zeuge vor die Polizei oder das Gericht geladen werden; sie versäumen dabei gewöhnlich einen halben Tag; auch der Fuhrherr muß natürlich darunter leiden. An einer allzu großen Ausnutzung des einzelnen Pferdes ist dem Fuhrherren andererseits auch nichts gelegen. Denn eine übermäßige Anstrengung desselben — etwa durch zu schnelles Fahren, ohne jede Ruhe auf dem Standplatz — schadet ihnen mehr, als eine gute Einnahme nützt. Aus diesem Grunde fahren Fuhrherren, welche selbst als Kutscher thätig sind, gewöhnlich dann nach Hause, wenn ihnen die Einnahme genügend erscheint. Die Kutscher dagegen kommen regelmäßig vor einer bestimmten Zeit nicht nach Hause; sie machen auch bisweilen Parforcetouren, z. B. an Sonntagen, wo sie meist länger fahren, wenn die Einnahmen in der Woche zu wünschen übrig ließen.

Bei größeren Fuhrherren dürfen die Kutscher überhaupt vor 8 Uhr abends oder morgens garnicht auf den Hof kommen. Denn hier reichen, wie bereits erwähnt, die Stallungen eigentlich nur für die Hälfte, fast niemals aber für alle Pferde aus. Die Nachtkutscher können daher erst auf den Hof, wenn die Tagesdroschken fort sind, und umgekehrt. Auch die Hofräume sind meist garnicht so groß, daß alle Wagen mit Bespannung darauf Platz hätten. Nur in Notfällen ließe sich wohl mal das ganze Betriebs-

material zusammen unterbringen. Die Fuhrherren behaupten allerdings immer, daß die Kutscher kommen und gehen können, wann sie wollen. Die Kutscher aber wissen ganz genau, daß es die Fuhrherren nicht gern sehen, wenn sie vor Abfahrt der Tages- resp. Nachtkutscher kommen; auch fahren sie selbst nicht gern auf einen voll besetzten Hof.

Man muß allerdings bei der Beurteilung der Arbeitszeiten berücksichtigen, daß der Kutscher während seiner Dienstzeit nicht unausgesetzt in Thätigkeit ist. Im allgemeinen bringt er nur die eine Hälfte der Zeit wirklich mit Fahren, die andere dagegen auf den Standplätzen zu. Auch hier hat er nicht vollkommene Ruhe. Denn nur ein schlechter Kutscher wird fortwährend im Gasthause sitzen oder in seiner Droschke schlafen, bis er der erste ist. Ein guter Kutscher bleibt so lange wie möglich bei seinem Wagen, da sich das Publikum häufig genug eine Droschke aus der Mitte der Wagenreihe herausgreift. Einem schläfrigen Kutscher geht manche Fahrt verloren.

Zu den Obliegenheiten des Kutschers auf dem Standplatz gehört auch das Tränken und Füttern des Pferdes. Das Wasser hierzu muß er von den nahe liegenden Höfen oder aus den öffentlichen Straßenbrunnen holen. Ferner muß er den ganzen Tag über für die Reinlichkeit der Sitze, sowie am Abend für das gute Leuchten der Laternen sorgen. Jederzeit kann er gewärtig sein, daß die Beamten des Kommissariats für öffentliches Fuhrwesen sein Gespann einer polizeilichen Revision unterziehen.

Längere Zeit zum Ausruhen haben die Kutscher auf den Bahnhofsstandplätzen. Hier versammelt sich regelmäßig eine größere Anzahl von Droschken, welche die ankommenden Züge abwarten. Da die Benutzung derselben seitens der ankommenden Reisenden streng nach der Reihenfolge auf Grund der bei der Ankunft des Kutschers an einen postierten Schutzmann abgegebenen Marke erfolgt, so dauert es oft mehrere Stunden, ehe ein Kutscher eine Fuhre erhält; als Entgelt für das lange Warten erhebt er einen Aufschlag von 25 Pf. auf den Fahrpreis. Die Ruhe des Kutschers kommt naturgemäß auch dem Pferde zu gute.

Man sagt indessen, daß ein guter Kutscher nicht ständiger Gast auf den Bahnhofshalteplätzen sein darf. Es ist hier gewöhnlich ein bestimmter Stamm von Rosselenkern zusammen; die besseren Elemente kommen nur dann hierher, wenn sie nach besonders angestrengten Fahrten sich und dem Pferde Ruhe gönnen wollen.

Von den Kutschern wird es als ein arger Mißstand empfunden, daß neben den offiziellen Bahnhofsstandplätzen in unmittelbarer Nähe andere freie Halteplätze polizeilich bestimmt sind. Während die Kutscher auf jenen oft stundenlang auf eine Fuhre warten müssen, erlangen diese leichter eine

Fuhre, da viele Reisenden die 25 Pf. Aufgeld sparen wollen. Auch auf den übrigen Standplätzen innerhalb der Stadt wird das Gerechtigkeitsgefühl der Kutscher sehr häufig dadurch verletzt, daß das Publikum nicht die erste Droschke, deren Kutscher fahrbereit auf dem Bock sitzen muß und vielleicht schon stundenlang gewartet hat, sondern eine spätere auswählt, nicht selteu in der Meinung, daß die hinteren Kutscher eher wegen des Fahrpreises mit sich handeln lassen. Ein allgemeiner und wohl auch berechtigter Wunsch des Kutschers ist es, daß die freien Halteplätze in unmittelbarer Nähe der offiziellen Bahnhofsstandplätze aufgehoben werden, und daß das Publikum bei den übrigen Standplätzen gezwungen wird, stets die erste Droschke zu benutzen. Erhebliche Interessen des Publikums würden unseres Erachtens diesen in socialer Hinsicht so wichtigen polizeilichen Anordnungen nicht im Wege stehen.

Die Nachtkutscher haben im allgemeinen mehr Ruhepause als die Tageskutscher. Da sie nach erhöhten Tarifen fahren, so brauchen sie nicht so viel Fahrten zu machen wie die Tageskutscher, um eine bestimmte Durchschnittseinnahme zu erzielen. Die Gelegenheit, eine Tour zu erhalten, ist auch nachts geringer. Um 3 Uhr nachts verschwindet der Straßenverkehr und die Nachtkutscher ziehen sich nach ihren Halteplätzen vor Kaffees, vor Balllokalen u. s. w. zurück, wo sie dann gewöhnlich einige Zeit schlafen, bis sie eine Fuhre erhalten oder der Morgen graut. Nach 11 Uhr abends sind die Droschken nicht an die festgesetzten Halteplätze gebunden, sondern können sich aufstellen, wo sie wollen. Die Bahnhofsdroschken ziehen sich daher gewöhnlich nach einem in der Nähe des Bahnhofes belegenen Platz zurück, wo sie den Morgen bis zum ersten Frühzug abwarten. Gewöhnlich befindet sich bei solchen Nachthalteplätzen eine sogenannte „Kaffeeklappe," wo sich die Kutscher von außen und innen aufwärmen können.

Wenn man alles zusammen rechnet, so kann man annehmen, daß die Kutscher nur ²/₃ bis ³/₄ ihrer Fahrzeit wirklich Dienst thun, während sie in der übrigen Zeit nur dienstbereit sind. Sonst wäre es auch nicht auszuhalten. Denn anstrengend ist der Dienst des Droschkenkutschers immer. Das ewige Treiben und Hasten im Gedränge der Wagen erfordert eine erhöhte Aufmerksamkeit, die viele Kutscher ganz nervös macht; daneben die manchmal unerträgliche Hitze im heißen Sonnenbrande und im Winter wieder die strenge Kälte. Viele Kutscher erklären, daß sie abends todmüde, „wie gerädert" nach Hause kämen. Je lebhafter der Wagenverkehr in den Straßen Berlins wird, desto anstrengender wird auch das Fahren. Seit Einführung der elektrischen Straßenbahnen ist das Trabfahren in den belebteren Straßenzügen, z. B. in der Leipzigerstraße geradezu eine Kunst.

Hierzu kommt die nervöse Angst des Kutschers, mit einem Straßenbahnwagen zusammenzufahren; denn er muß gewärtig sein, im Schuldfalle gleich wegen Gefährdung eines Eisenbahnzuges bestraft zu werden. Durch Reichsgerichtsurteil ist nämlich den elektrischen Straßenbahnen in strafrechtlicher Hinsicht die Eigenschaft einer Eisenbahn im Sinne des § 316 des Reichstrafgesetzbuchs beigelegt worden. Dieser § 316 aber lautete bisher: „Wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird mit Gefängnis bis zu einem Jahre und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht worden ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu 3 Jahren bestraft.

„Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegendrn Pflichten einen Transport in Gefahr setzen."

Dank der unermüdlichen Bestrebungen in den interessierten Kreisen ist allerdings inzwischen durch das Reichsgesetz vom 27. Dezember 1899 eine Linderung dieses Strafmaßes ermöglicht worden. Denn es sind hinter „einem Jahre" in Absatz 1 des § 316 die Worte eingeschoben worden „oder mit Geldstrafe bis zu 900 Mk." Zusammenstöße von Straßenbahnen mit anderen Fuhrwerken finden in Berlin täglich statt, während solche bei den Omnibussen viel seltener vorkommen. Die Zahl der Zusammenstöße betrug

im Jahre	bei den Straßenbahnen	bei den Omnibussen
1894	1734	383
1895	2047	480
1896	2832	739
1898	4409	792

Am Überfahren von Personen haben die Droschken einen besonders großen Anteil. Im Jahre 1898 wurden durch Überfahren

	verletzt	getötet	zusammen	
bei den Pferdebahnen	161,	6	167	Personen.
„ „ Omnibussen	52,	6	58	„
„ „ Droschken	396,	3	399	„

Die Beschäftigungsdauer der Droschkenkutscher bei demselben Fuhrherrn ist sehr verschieden. Manche liederliche Kutscher wechseln sehr oft; sie werden immer wieder entlassen. Ein größerer Besitzer, welcher ständig 28 Kutscher beschäftigt, hatte im Laufe des Jahres 60 verschiedene Kutscher;

einer von diesen ist schon 25 Jahre bei ihm. Überhaupt sind in den älteren Betrieben viele Droschkenkutscher schon seit 12, 15, 20, ja seit 25 Jahren bei demselben Herrn thätig. Ein größerer Fuhrherr, der ca. 30 Droschken ohne Fahrpreisanzeiger besitzt, hat lauter ältere, verheiratete Kutscher, die alle schon seit mindestens 12 Jahren bei ihm sind. Sie stehen auch alle in sehr gutem Einvernehmen mit ihm.

Einen Beitrag hierzu liefern uns die Veröffentlichungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin über die Beschäftigungsverhältnisse im Landverkehrsgewerbe innerhalb des Jahres 1895. Dieselben sind auf Grund des Materials der Fuhrwerksberufsgenossenschaft aufgestellt. Hiernach waren gegen Unfall 4920 Droschkenkutscher versichert. Da nach den Aufzeichnungen des Königlichen Polizeipräsidiums 6421 Droschkenkutscher im Dienst waren, so läßt sich annehmen, daß die übrigen 1500 Fahrscheinbesitzer zugleich Fuhrherren waren. Von jenen 4920 Kutschern waren 225 d. h. 4,6% weniger als 13 Tage, 2048 d. h. 42% weniger als 125 Tage (rund 4 Monate) beschäftigt. Länger als 175 Tage (rund ½ Jahr) waren 2460 d. h. rund 50%, 326 bis 350 Tage 849 d. h. rund 17% aller Kutscher thätig. Dagegen sind mit einer Beschäftigungsdauer von 351 und mehr Tagen nur 382 Kutscher aufgeführt, worin sogar noch diejenigen, bei denen eine Angabe fehlte, eingerechnet sind.

Wenn man die Verhältnisse im Droschkenwesen einigermaßen kennt, so findet man in obigen Zahlen folgende Beobachtungen statistisch bestätigt.

1. Die letztgenannten 382 Kutscher haben nur sehr wenige Tage im Jahre frei gehabt.

2. Von allen denjenigen, welche länger als 326 Tage beschäftigt gewesen sind, kann man annehmen, daß sie beständig bei ein und demselben Fuhrherrn thätig waren. Es waren dies obige 849 + 382 = 1231 d. h. rund 25%.

Ein größerer Teil der Droschkenkutscher fährt überhaupt nur in den wärmeren Sommermonaten, vielleicht bis Ende Oktober, da sie keinen Mantel besitzen und außerdem bei Schneefall im Winter in anderen Lastfuhrwerksbetrieben hinreichende Beschäftigung finden. Arbeitslos braucht ein Droschkenkutscher niemals zu sein, da er schließlich in anderen Fuhrbetrieben Arbeit findet. Gute Kutscher sind in Berlin, wie wir später auch noch beobachten werden, überhaupt sehr gesucht.

Die Löhne.

Die Lohnfrage haben wir bereits bei obigen Rentabilitätsberechnungen gestreift. Was ein Eigenspänner mit seiner Droschke einnehmen kann, sollte

auch dem Kutscher gelingen. Die Bruttoeinnahme eines Gespannes betrug nach obigem bei der II. Klasse 2300 Mk., bei der I. Klasse 3600 Mk. im Jahre, die tägliche Abgabe des Kutschers an den Fuhrherrn

3,75 Mk. bei den Droschken II. Klasse,
4,75 „ „ „ „ I. „ ohne Fahrpreisanzeiger.

Der Droschkenkutscher II. Klasse hat somit ein Jahreseinkommen von 900 bis höchstens 1000 Mk. Bei 1000 Mk. eigenem Verdienst muß er schon 2400 Mk. Einnahme gehabt haben, was nur bei den strebsamsten Leuten vorkommt.

Aus nachstehenden Übersichten kann man ersehen, wieviel eine Tages-, und wieviel eine demselben Fuhrherrn gehörige Nachtdroschke II. Klasse in den Jahren 1895 und 1898 für den Besitzer eingebracht hat; es ist dabei auch die Zahl der Tage, an denen der Wagen aus irgend einem Grunde unbenutzt stand, ersichtlich.

Monat	Tagesdroschke II. Klasse						Nachtdroschke II. Klasse					
	1895			1898			1895			1898		
	ℳ	₰	unbenutzt an ... Tagen	ℳ	₰	unbenutzt an ... Tagen	ℳ	₰	unbenutzt an ... Tagen	ℳ	₰	unbenutzt an ... Tagen
Januar	120	—	—	100	50	2	125	—	—	104	—	—
Februar	110	—	—	94	50	3	101	—	2	101	50	2
März	118	—	2	109	—	—	71	—	10	114	50	—
April	121	—	—	94	—	2	110	50	—	100	50	2
Mai	127	—	—	94	—	2	120	—	—	99	50	1
Juni	127	—	—	58	50	10	112	—	3	96	50	2
Juli	136	50	—	98	50	—	106	—	2	104	50	—
August	128	—	—	96	—	1	98	—	4	102	—	2
September	130	—	—	88	—	2	107	—	2	93	—	2
Oktober	141	—	1	101	50	2	119	—	—	113	—	—
November	117	50	2	81	—	—	102	50	2	90	—	1
Dezember	139	—	1	86	—	2	111	—	2	94	—	2
Zusammen	1515	—	6	1101	50	26	1283	—	27	1213	—	14
also pro Tag	4	20		3	25		3	80		3	45	

Die geringen Einnahmen im Jahre 1898 veranlaßten den betr. Fuhrherrn, den Betrieb mit Droschken II. Klasse ganz einzustellen.

Einen Einblick in die Bruttoeinnahmen eines Eigenspänners II. Klasse seit dem Jahre 1896 gewähren nachfolgende Tabellen, die den Aufzeichnungen desselben entnommen sind; er gab zu, daß er besser gestellt sei als die

meisten anderen Kutscher, da er viel Fuhren für langjährige Kunden zu leisten habe. Andere Kutscher hätten höchstens 200—300 Mk. weniger Einnahme als er.

Einnahmen eines Eigenspänners II. Klasse in den Jahren 1896, 1897, 1898.

Monat	1896		1897		1898	
	ℳ	unbenutzt Tage	ℳ	unbenutzt Tage	ℳ	unbenutzt Tage
Januar	212	1	198	1	200	—
Februar	183	2	182	2	154	7
März	219	3	240	—	265	1
April	200	2	205	3	206	3
Mai	200	2	190	—	207	4
Juni	237	—	193	1	190	4
Juli	206	4	235	—	231	—
August	216	—	222	—	211	—
September	215	—	206	2	217	1
Oktober	200	1	227	1	226	1
November	174	1	181	3	178	1
Dezember	214	3	211	1	228	—
Zusammen	2476	19	2490	14	2513	22

(Siehe auch die Tabelle auf nächster Seite.)

Trotzdem sich die Eigenspänner im allgemeinen viel eher mal einen freien Tag nehmen als die gewöhnlichen Kutscher, um mit verklebter Droschkennummer und im Civilrock eine Landpartie mit ihrer Familie zu unternehmen, betrug die Zahl der freien Tage doch nur

19 im Jahre 1896
14 „ „ 1897
22 „ „ 1899.

Ein Kutscher aber hat noch viel weniger freie Zeit.

Die beiden Tabellen zeigen auch das Schwanken der Einnahmen in den einzelnen Monaten und Tagen. Innerhalb desselben Jahres differieren die Monate bisweilen um 60 Mk.; ungünstig sind meist die Monate Februar und November. Am gefährlichsten werden für den Kutscher die Schwankungen in den Tageseinnahmen. Nach umseitiger Tabelle schwankten dieselben z. B. im

Januar u. Februar	zwischen 3 u. 12 Mk.,		Juli	zwischen 5 u. 15 Mk.
März	„ 4 „ 13 „		August	„ 3 „ 12 „
April	„ 4 „ 19 „		September	„ 2 „ 13 „
Mai	„ 5 „ 17 „		Oktober	„ 2 „ 15 „
Juni	„ 4 „ 12 „		November	„ 3 „ 7 „
			Dezember	„ 5 „ 12 „

Einnahme eines Eigenspänners II. Klasse im Jahre 1898.

Tag	Jan. ℳ	Febr. ℳ	März ℳ	April ℳ	Mai ℳ	Juni ℳ	Juli ℳ	Aug. ℳ	Sept. ℳ	Okt. ℳ	Nov. ℳ	Dez. ℳ
1	5	12	13	9	—	9	10	8	13	15	7	10
2	3	10	8	19	10	8	15	5	7	8	6	6
3	8	7	9	8	8	8	5	5	7	7	7	7
4	5	9	5	6	6	5	5	3	2	5	4	5
5	6	6	11	8	6	8	8	7	9	7	9	8
6	8	—	10	5	8	5	6	11	8	7	—	5
7	8	4	9	10	8	—	6	6	8	7	6	6
8	7	—	10	—	—	7	9	8	8	6	6	12
9	5	—	12	9	8	4	7	4	9	—	5	6
10	5	—	7	6	6	6	7	4	9	7	6	8
11	5	—	10	8	7	6	10	3	—	6	4	6
12	6	—	8	10	6	—	7	9	6	9	7	6
13	4	—	11	8	8	10	7	8	5	14	3	5
14	4	4	8	5	6	5	8	12	8	6	7	7
15	5	12	5	9	—	10	6	12	6	10	5	8
16	5	8	10	10	5	7	7	6	7	5	6	6
17	9	9	9	—	—	6	6	5	7	11	8	7
18	7	8	10	6	6	9	6	8	9	5	6	14
19	7	6	7	4	5	—	10	6	4	7	7	5
20	8	3	—	6	8	5	8	8	9	5	7	5
21	6	4	8	9	8	5	8	5	7	7	6	9
22	12	9	8	7	17	7	10	6	9	7	5	5
23	10	8	9	9	8	9	5	6	8	8	6	7
24	4	6	10	—	6	9	5	6	8	8	7	10
25	5	7	13	9	8	8	6	4	6	10	7	7
26	5	8	7	5	6	—	7	10	6	12	7	8
27	5	7	4	5	8	12	6	6	5	6	7	5
28	5	7	8	4	11	6	5	10	9	8	7	10
29	12	—	8	6	9	7	11	9	9	2	6	9
30	7	—	7	6	7	9	8	6	9	6	4	7
31	9	—	11	—	8	—	7	5	—	5	—	9
Zus.	200	154	265	206	207	190	231	211	217	226	178	228

Bei einer Tageseinnahme von 3—4 Mk. bleibt dem Kutscher selbst nach Abgabe von nur 2,50 Mk. an den Fuhrherrn fast garnichts. Beträgt die Einnahme aber weniger als 3 Mk., so macht er einen „kalten Schlag", d. h. er behält alles für sich und giebt dem Herrn garnichts. Für den Kutscher I. Klasse ohne Fahrpreisanzeiger ergiebt sich bei einer Bruttoeinnahme von 3600 Mk. und einer Abgabe von 4,75 Mk. an den Fuhrherrn ein jährlicher Verdienst von 1850 Mk. 10—12 Mk. Tageseinnahme wollen viele Kutscher haben. Bei einem Eigenspänner, der eine zweispännige Kalesche fuhr, schwankte die Einnahme zwischen 5 und 30 Mk.; der Durchschnitt war 12 Mk. Ein Kutscher gab bei einer Einnahme von 10 Mk. seinem Herrn 4 Mk., bei einer solchen von 15 Mk. 5 Mk. ab; sein Mindestlohn betrug 4 Mk. Daß die Einnahmen dieser

Kutscher gute sind, sieht man daraus, daß fast alle am liebsten „schwarz" fahren möchten. Sie stehen sich eigentlich besser als der Fuhrherr. Lassen die Einnahmen nach, so muß dieser den Ausfall tragen; der Kutscher aber behält immer so viel für sich, daß er auskommt. Die Mindesteinnahme dürfte hier 14—1500 Mk., also ca. 4 Mk. pro Tag betragen.

Das Einkommen eines Taxameterkutschers hatten wir auf rund 1500 Mk. d. h. auf rund 4,85 Mk. pro Tag berechnet. Wir sind in der Lage, auf Grund von Aufzeichnungen einiger Fuhrherren nähere Angaben machen zu können.

Ein tüchtiger Taxameterkutscher hatte im April 1898 135 Mk. d. h. täglich 4,50 Mk. Lohn. Unter 4 Mk. soll fast niemals, dagegen häufig 5 bis 6 Mk. vorkommen. 4 Mk. wurde uns allgemein, nur in seltenen Fällen 3,75 Mk. als der Durchschnitt bezeichnet. Im nachstehenden geben wir die Aufzeichnungen zweier Fuhrherren über die Einnahmen aus einer Taxameterdroschke in einem guten und schlechten Monat wieder. Die Führer der Droschken wurden beide als tüchtig bezeichnet.

(Siehe Tabelle S. 418/419.)

Diese Übersichten gewähren zugleich einen interessanten Einblick in das Verhältnis, in welchem Fuhrherr und Kutscher an der Gesamteinnahme Anteil nehmen. Bei 10 Mk. Einnahme erhält der Kutscher 1,50 + 2,50 Mk. = 4 Mk. Bei 6 Mk. Einnahme erhält sowohl Herr wie Kutscher 3 Mk. Bei einer Einnahme von weniger als 6 Mk. erhält der Fuhrherr sogar weniger als der Kutscher, z. B. bei 4 Mk. bekommt dieser 2,50 Mk., jener 1,50 Mk. Bei einer Einnahme von 2,40 Mk. behält der Besitzer nur 30 Pf. Dies möchte uns zu der Ansicht verleiten, daß der Fuhrherr garnicht bestehen könnte, indessen muß man, wie wir oben gethan haben, den Jahresdurchschnitt nehmen.

Interessant ist folgende Zusammenstellung, welche uns einer der größten Droschkenbesitzer Berlins über die Fahrtentage, welche von seinen 23 durchschnittlich im Betrieb befindlichen Taxameterdroschken bis zum 31. Juli 1899 geleistet worden sind, geliefert hat.

(Siehe Tabelle S. 420.)

Hiernach entfällt von 4203 Fahrtentagen auf den Kutscher ein durchschnittlicher Tagelohn von rund 4,04 Mk., was ebenfalls einem Jahreseinkommen von 14—1500 Mk. entspricht.

Die Einnahmen der Nachtkutscher sind denen der Tageskutscher im allgemeinen gleich; die ersteren stehen sich sogar noch etwas besser. Der durchschnittliche Tageslohn eines Taxameternachtkutschers betrug z. B.

im Januar 1899 = 4,40 Mk.
„ Februar „ = 4,46 „

Einnahmen der bei zwei verschiedenen Fuhrherren

Im November 1898 (schlechter Monat)												
	Taxameterkutscher A.						Taxameterkutscher B.					
Tag im Monat	Brutto-einnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers		Brutto-einnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers	
	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
1	13	—	8	25	4	75	5	40	3	15	2	25
2	6	20	3	70	2	50	10	40	6	40	4	—
3	10	90	6	90	4	—	8	15	5	40	2	75
4	8	80	5	30	3	50	9	—	6	—	3	—
5	7	40	4	65	2	75	10	55	7	30	3	25
6	12	30	7	80	4	50	5	50	3	25	2	25
7	9	90	6	15	3	75	7	30	4	55	2	75
8	8	40	4	90	3	50	10	35	7	10	3	25
9	13	40	8	65	4	75	8	80	5	80	3	—
10	7	40	4	65	2	75	4	80	2	80	2	—
11	10	—	6	—	4	—	5	—	2	75	2	25
12	9	10	5	35	3	75	8	80	5	80	3	—
13	12	50	8	—	4	50	10	40	6	40	4	—
14	11	—	6	75	4	25	10	—	6	—	4	—
15	13	80	9	05	4	75	11	—	6	75	4	25
16	7	30	4	55	2	75	5	50	3	25	2	25
17	8	—	4	50	3	50	11	—	6	75	4	25
18	5	60	3	35	2	25	10	90	6	90	4	—
19	9	70	5	95	3	75	12	30	7	30	5	—
20	8	10	4	60	3	50	9	10	5	85	3	25
21	11	80	7	45	4	35	8	—	4	50	3	50
22	11	20	6	95	4	25	10	20	6	20	4	—
23	4	30	2	30	2	—	10	—	6	—	4	—
24	11	60	7	35	4	25	6	70	4	20	2	50
25	8	90	5	40	3	50	7	40	4	65	2	75
26	9	10	5	35	3	75	10	60	6	60	4	—
27	8	50	5	—	3	50	7	60	4	85	2	75
28	8	05	4	55	3	50	5	30	3	05	2	25
29	7	60	4	85	2	75	—	—	—	—	—	—
30	9	80	6	05	3	75	5	50	3	25	2	25
31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zus.	283	65	174	30	109	35	245	55	152	80	92	75
	Also täglicher Durchschnittslohn				3	65					3	09

beschäftigten Taxameterkutscher A und B.

Im Mai 1899 (günstiger Monat)

Taxameterkutscher A.						Taxameterkutscher B.					
Brutto-einnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers		Brutto-einnahme		Anteil des Fuhrherrn		Anteil des Kutschers	
ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
12	60	8	10	4	50	6	80	3	80	3	—
11	50	7	25	4	25	14	80	9	60	5	20
5	80	3	05	2	75	7	—	3	75	3	25
9	65	5	90	3	75	6	50	3	50	3	—
8	50	5	—	3	50	7	90	4	65	3	25
9	40	5	65	3	75	10	03	6	03	4	—
9	50	5	75	3	75	14	55	9	35	5	20
12	50	8	—	4	50	8	60	5	10	3	50
8	50	5	—	3	50	8	70	5	20	3	50
12	80	8	30	4	50	11	80	7	50	4	30
2	30	—	30	2	—	3	70	1	45	2	25
10	—	6	—	4	—	12	40	7	80	4	60
10	60	6	60	4	—	12	90	8	—	4	90
11	30	7	05	4	25	12	60	8	—	4	60
11	40	7	15	4	25	8	50	5	—	3	50
10	—	6	—	4	—	11	30	7	—	4	30
9	40	5	65	3	75	10	—	6	—	4	—
10	50	6	50	4	—	12	90	8	—	4	90
7	05	3	80	3	25	12	20	7	60	4	60
13	30	8	55	4	75	13	—	8	10	4	90
12	10	7	60	4	50	13	80	8	90	4	90
11	85	7	60	4	25	15	80	10	—	5	80
10	50	6	50	4	—	12	60	8	—	4	60
13	15	8	40	4	75	7	—	3	75	3	25
9	70	5	95	3	75	12	90	8	60	4	30
9	60	5	85	3	75	9	—	5	25	3	75
8	80	5	30	3	50	10	75	6	75	4	—
7	70	4	45	3	25	9	70	5	95	3	75
9	30	5	55	3	75	12	60	8	—	4	60
11	10	6	85	4	25	10	—	6	—	4	—
12	10	7	60	4	50	10	—	6	—	4	—
312	50	191	25	121	25	330	33	202	63	127	70
				3	91					4	12

Monat	Gesamtzahl der geleisteten Fahrtentage	Auf einen Fahrtag kommt					
		eine Bruttoeinnahme von		Anteil des Fuhrherrn		Lohn des Kutschers	
		ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰
Januar[1]	312	10	51	6	38	4	13
Februar	540	10	32	6	24	4	08
März	660	9	96	5	97	3	99
April	677	10	33	6	25	4	08
Mai	661	10	63	6	47	4	16
Juni	640	9	92	5	94	3	98
Juli	713	9	51	5	63	3	88
Zusammen	4203					28	30

im März 1899 = 4,19 Mk.
„ April „ = 4,45 „
„ Mai „ = 4,76 „
„ Juni „ = 4,79 „

Zu den dienstlichen Einnahmen der Kutscher sind auch die Trinkgelder zu rechnen. Diese betragen durchschnittlich am Tage bei der
Droschke II. Klasse 30 Pf. d. h. im Jahre rund 100 Mk.
„ I. „ 0,90 Mk. „ „ „ „ „ 328 „
Somit würde sich das Jahreseinkommen der Kutscher auf
rund 1750 Mk. bei den Droschken I. Klasse und auf
„ 1050 „ „ „ „ II. „
stellen. Wir wollen noch hervorheben, daß die in den Vororten domizilierten Kutscher im allgemeinen etwas geringere Einnahmen haben als diejenigen, die nach Verlassen des Hofes gleich in der Stadt sind.

Ferner hängt die Erzielung einer guten Einnahme viel von der Tüchtigkeit des Kutschers ab. Obige Einkommensbeträge werden von guten und tüchtigen Kutschern, die ihre Pflicht gewissenhaft erfüllen, stets erreicht werden. An wirklich guten Kutschern steht aber nach der Aussage der Fuhrherren nur eine beschränkte Anzahl zur Verfügung. Die größere Anzahl der Kutscher soll in der Erfüllung ihrer Pflichten oft recht nachlässig sein. Nach unseren Beobachtungen äußert sich die Untüchtigkeit dieser Kutscher in folgenden Punkten:

1. Wie bereits erwähnt, fahren viele Kutscher allzu gern nach Bahnhofshalteplätzen, wo sie recht lange stehen und mit Kollegen plaudern können. Natürlich ist hier die Aussicht auf eine Fuhre geringer.

[1] Im Januar 1899 herrschte noch der Streik, der diesem Betriebe besonders mitspielte.

2. Weniger tüchtige Kutscher bleiben auf den Standplätzen nicht bei ihrem Wagen, sondern gehen in ein Gasthaus. Wenn wir auch in unseren früheren Erörterungen ohne weiteres zugestanden haben, daß der Dienst des Droschkenkutschers den Besuch des Gasthauses fast zur Notwendigkeit macht, so müssen wir doch andererseits bemängeln, daß viele Kutscher in dieser Beziehung des Guten zu viel thun. Dem eingeweihten Berliner ist es bekannt, daß bei jedem Droschkenstandplatz regelmäßig eine oder mehrere sogenannte „Droschkenkutscherkneipen" vorhanden sind. Solche gehören in der Nähe großer Standplätze zu den einträglichsten Geschäften. Zum Frühstück findet man hier stets das vorzüglichste warme Essen; Specialität ist warmes Pökelfleisch. Hier sitzen dann 2—3 Kutscher in fröhlichem Zecherkreise 2, 3, ja 4 Stunden zusammen; meist wird ein Skat oder 66 gespielt. Das Pferd draußen kümmert den Führer dann wenig; nicht selten ist ihm der Futterkübel abgefallen, und das Futter liegt auf der Straße. Gewöhnlich wird draußen nur ein Kutscher postiert, welcher nach dem Innern des Gasthauses anzeigt, daß es „Zeit" wird, daß nämlich die Droschke des Betreffenden sogleich den ersten Platz einnehmen wird. Da erschallt dann häufig genug der Ruf „rumrücken", und der Aufpasser führt das Gespann wieder an das Ende der Reihe. Auf diese Weise ist schon mancher Kutscher direkt verbummelt. Nicht genug, daß sie sich schon während der Dienstzeit betrinken, nein, es wird dann meist noch auf dem Nachhausewege in einer beliebten Stammkneipe Halt gemacht, ohne Rücksicht auf das müde, abgetriebene Pferd. Nicht selten müssen die Fuhrherren vergeblich auf die Rückkunft solcher Bummelanten warten, bis sie dann vielleicht erfahren, daß ihr Gefährt an der nächsten Ecke — bei strömendem Regen oder starkem Schneefall — ohne Aufsicht steht. Sie bringen dann das Gespann am besten selbst nach Hause. Namentlich unter den Nachtkutschern giebt es die fragwürdigsten Existenzen, schon ihr Äußeres kennzeichnet bisweilen ihre Verkommenheit: der Anzug oft beschmutzt und zerrissen resp. von Speisen und Getränken besudelt.

An den im Jahre 1898 erfolgten 14515 polizeilichen Denunziationen von Droschken-, Omnibus- und Pferdebahnkutschern sowie an den 1858 Beschwerden aus dem Publikum dürften die ersteren sicherlich den Löwenanteil haben. Fahrscheinentziehungen fanden verhältnismäßig wenig statt, nämlich nur 82 im Jahre 1897 und 28 im Jahre 1898.

Das Schlimme ist, daß unter der Liederlichkeit des Kutschers noch stets der Fuhrherr zu leiden hat, nicht nur dadurch, daß seine Einnahme geschmälert wird, sondern daß ihm sein teueres Betriebsmaterial allzu leicht ruiniert werden kann. So ist es z. B. vorgekommen, daß 10 Taxameter-

kutscher morgens um 5 eine Wettfahrt nach Plötzensee unternahmen. Manche nutzen dies auch direkt aus in der Absicht, den Fuhrherrn zu schädigen. Ein Kutscher wollte gern ein besseres Pferd haben; der Fuhrherr aber wollte ihm ein solches nicht anvertrauen. Am nächsten Tage lahmte und fieberte das Pferd und nach wenigen Tagen war es tot, wahrscheinlich infolge zu übermäßigen Abjagens und darauf folgender Erkältung. Auch Betrügereien gegen den Fuhrherrn kommen vor. Nach Entlassung eines Kutschers fand man im Kasten des Kutscherbockes den Luftschlauch des Fahrpreisanzeigers durch eine Schraubenzange eingeklemmt, so daß er nicht funktionieren konnte. Ähnliche Sachen sind uns mehrfach zu Ohren gekommen; die „schwarz" fahrenden Kutscher wiederum werden nicht selten überführt, daß sie ihrem Fuhrherrn wenig oder garnichts abgegeben haben, während sie selbst eine sehr gute Einnahme erzielt hatten.

Wie sehr ein untüchtiger Kutscher seinem Herrn schaden kann, geht aus folgendem Beispiel hervor:

Ein von seinem Fuhrherrn von vornherein als unerträglich bezeichneter Kutscher hatte vom 1. bis 21. April 1899 einen Lohn von 77 Mk., also pro Tag durchschnittlich rund 3,75 Mk. Am 15. April hatte er seine Decke verloren, wofür ihm der Herr pro Tag 50 Pf. abzog. Am 22. April aber fiel der Kutscher im betrunkenen Zustande vom Bock und brach 2 Rippen. Der Fuhrherr wollte jetzt nur noch einen guten Kutscher engagieren. Drei sich meldende Anwärter wies er deshalb ab; nach 3 Wochen hatte er noch keinen guten Kutscher bekommen können. Natürlich verursachte ihm das Stehenlassen des Gespannes doppelten Schaden. Er hattr nicht nur keine Einnahme, sondern mußte noch die Futterkosten für 2 Pferde bezahlen.

Nach diesen Betrachtungen können wir die Behauptung aufstellen, daß diejenigen Kutscher, welche vorgeben, daß ihre Einnahmen geringer gewesen wären, als wir oben festgestellt haben (1050 bezw. 1750 Mk.), selbst Schuld daran haben.

Die Fuhrherren schreiben die Thatsache, daß es so viele untüchtige Kutscher giebt, dem Umstande zu, daß im allgemeinen nur solche Leute den Beruf erwählen können, welche längere Zeit arbeitslos gewesen sind. Der Stand der Droschkenkutscher sei gewissermaßen eine Zufluchtsstätte für Personen, die entweder zu ihrem ursprünglichen Berufe die Lust verloren oder aus eigenem Verschulden arbeitslos geworden seien. Allerdings wird ein Mann, der seine Arbeit hat, schwerlich 8—14 Tage lang an den polizeilichen Instruktionsstunden teil nehmen können. Andererseits kann auch nicht jeder

Bummler Droschkenkutscher werden, da er sich die Uniform kaufen muß. Diese kostet im einzelnen:

1 Mantel	(Haltbarkeit	8—10	Jahre)	57 Mk.
1 Rock	„	3—5	„	20 „
1 Hose	„	2—3	„	12 „
1 Weste	„	5	„	6 „
1 Hut	„	2	„	4 „
1 Halstuch	„	2	„	1 „
1 Tasche mit Riemen				4 „
			Zusammen	104 Mk.

Viele kaufen sich allerdings die Equipierung auf Abzahlung von 6 Mk. monatlich; jedoch müssen sie auch dann 50 Mk. Anzahlung leisten. Wer nicht einmal diese hat, kauft sich keinen Mantel, sondern nur die Sommeruniform. In diesem Falle zahlt er nur 25 Mk. an. Es mag dies auch der Grund sein, weshalb so viele Kutscher nur im Sommer fahren. Gerade unter diesen „Sommervögeln" sollen sich häufig untüchtige faule Elemente befinden, die wenig Interesse für den Beruf und wenig Verstand für die Behandlung des Pferdes haben.

Ein großer Wunsch aller Fuhrherren ist es, daß die Kutscher gezwungen werden, sich durch Bescheinigungen über die Dauer ihrer Beschäftigung auszuweisen. Aus der Länge der Beschäftigungsdauer könnte man dann schon auf die Tüchtigkeit des Kutschers einen Schluß ziehen. Noch besser wären Arbeitsbücher.

Bei der Beurteilung der Einkommensverhältnisse der Kutscher muß man noch berücksichtigen, daß ihr Dienst gewisse Ausgaben erforderlich macht, denen sie nicht entgehen können, und welche daher von den Einnahmen (1050 und 1750 Mk.) in Abzug gebracht werden müssen, nämlich:

1. Für Livree-Mehrkosten gegen Civilkleidung 50 Mk., also jährlich bei einer Haltbarkeit von 4 Jahren rund 12 Mk.

2. Abgabe an den Stallmann pro Tag 10 Pf. bei den Taxametern, 25 Pf. bei den „Schwarzen": 36 bezw. 91 Mk.

3. Für Anschaffung von Reinigungs- und Putzutensilien für diejenigen, welche ihren Wagen selbst waschen, 12 Mk.

4. Für diejenigen, welche Wagen und Geschirr reinigen lassen, rund 220 Mk.

5. Die Verpflegung außerhalb des Hauses ist ungefähr $33^1/_3$% teuerer als zu Hause. Die Ausgaben für die einzelnen Mahlzeiten erreichen im allgemeinen folgende Höhe:

1.	Frühstück 25—30 Pf., dazu für 10 Pf., Bier, zusammen:	0,40 Mk.
2.	Mittagessen, einschl. Bier	0,60 „
3.	Kaffee	0,15 „
4.	Abendbrot	0,40 „
		1,55 Mk.

Als Mehrausgabe gegen häusliche Verpflegung wären 33⅓% dieser Summe, also rund 50 Pf. d. h. jährlich 180 Mk. in Ansatz zu bringen. Die Summe von 1,50 Mk. wurde von verschiedenen „organisierten" Kutschern als Durchschnittsausgabe angegeben. Unumgänglich notwendig sei 1 Mk. Das Frühstück könnte sich eigentlich jeder von Hause mitnehmen; jedoch haben die meisten das Bedürfnis, etwas Warmes zu genießen. Besonders sparsame Kutscher verbrauchen nicht einmal 1 Mk. Sie nehmen sich Frühstück und eine Flasche Kaffee von Hause mit; Mittagbrot essen sie erst, wenn sie abends nach Hause kommen, also zwischen 8 und 10 Uhr. Auch die Nachtkutscher sind in der Lage, das Mittagessen zu Hause einzunehmen; sie haben aber wieder eher Gelegenheit, für Getränke viel auszugeben. Auf der anderen Seite giebt es Kutscher, welche mit 1,50 Mk. nicht auskommen, sondern Zechen von 2, 3, ja 4 Mk. machen. Wir möchten davor warnen, den Klagen mancher Kutscher, daß sie fast ihren ganzen Lohn zu ihrer notwendigen Verpflegung brauchen, Glauben zu schenken. Mit 1,50 Mk. muß jeder auskommen können.

Berücksichtigen wir nun diese notwendigen Ausgaben, so erhalten wir folgende Nettoeinkommensbeträge:

A) Kutscher, welche Wagen und Geschirr selbst waschen.

I. Klasse	mit Fahrpreisanzeiger	1510 Mk.	d. h. pro Tag rund	4,15 Mk.
I. „	ohne „	1455 „	„ „ „ „ „	4,00 „
II. „		755 „	„ „ „ „ „	2,10 „

B) Kutscher, welche Wagen und Geschirr reinigen lassen.

I. Klasse	mit Fahrpreisanzeiger	1302 Mk.	d. h. pro Tag	3,60 Mk.
I. „	ohne „	1247 „	„ „ „ „	3,40 „

Die Kutscher der II. Klasse waschen ihr Gespann fast alle selbst, da die geringen Einnahmen sie dazu nötigen; die Kutscher I. Klasse dagegen lassen diese Verrichtungen fast immer vom Wagenwäscher besorgen.

Der durchschnittliche Tagelohn der Droschkenkutscher I. Klasse stellt sich daher auf 3,50 Mk., derjenige der Kutscher II. Klasse auf 2,10 Mk. Bei dieser großen Differenz in den beiden Arten von Kutschern halten wir es nicht für angebracht, den durchschnittlichen Tagelohn allgemein für alle Kutscher in Rechnung zu ziehen (derselbe würde nach obigem 2,80 Mk. betragen).

Indessen geschieht dies fast allgemein. Z. B. veranstaltete das Reichsversicherungsamt im Jahre 1895 infolge verschiedener Prozesse, welche bei Gelegenheit der Feststellung von Unfallrenten entstanden waren, eine Erhebung über den Jahresarbeitsverdienst der Droschkenkutscher. Das Ergebnis war, daß der Tagelohn allgemein auf 3,50 Mk. angegeben wurde. Es wurde hierbei noch die Schwierigkeit des Berufes besonders betont; die Droschkenkutscher seien qualifizierten Arbeitern gleichzuachten. Auch beim Berliner Gewerbegericht werden bei Lohnklagen seitens des Kutschers stets 3,50 Mk. pro Tag gefordert. Ebenso haben die bereits erwähnten Tabellen des statistischen Amtes der Stadt Berlin ergeben, daß der größte Teil der Droschkenkutscher, nämlich 4512 von 4920, einen Tagelohn von 3,25—3,50 Mk. bezieht[1]. Diese Beträge stimmen wohl für Kutscher I. Klasse; für Kutscher II. Klasse aber sind sie zu hoch.

Die Frauen der meisten Droschkenkutscher verdienen durch Arbeitsdienste irgend welcher Art etwas nebenbei mit; am meisten sind allerdings die Frauen der Droschkenkutscher II. Klasse darauf angewiesen. Immerhin arbeiten auf einem größeren Fuhrhofe auch von 20 Kutschern I. Klasse die Frauen alle nebenbei.

Zum Schluß wollen wir nochmals betonen, daß nirgends mehr als bei den Droschkenkutschern große Verschiedenheiten in den Einkommensbeträgen vorkommen. Speciell unter den Taxameterkutschern zeichnen sich viele durch besondere Tüchtigkeit aus; sie verdienen daher auch gut. Zwei frühere Bierfahrer wollen als Taxameterkutscher mehr verdienen als in ihrem früherem Berufe, trotzdem sich die Bierfahrer bekanntlich sehr gut stehen.

Die Verhältnisse der Stallleute.

Die kleineren Betriebe haben keinen Stallmann, vor allen Dingen nicht die Eigenspänner. Meist putzen sich dann die Kutscher ihr Pferd selbst, während im übrigen die Ehefrau des Fuhrherrn, der selbst als Kutscher unterwegs ist, die Stalldienste verrichtet. Letztere bestehen in der Pflege des Pferdes und Reinigung des Stalles. Wo Stallleute vorhanden sind, müssen dieselben außerdem die Pferde der Taxameterdroschken putzen. Die „schwarzen" Kutscher müssen eigentlich die Pferde selbst reinigen. Sie thun es indessen fast nirgends, sondern lassen es gegen Zahlung von 25 Pf. vom Stallmann

---

[1] Immerhin stehen sich die Droschkenkutscher besser als andere Kutscher. Die Lohnermittelungen des statistischen Amtes bei der Fuhrherren-Innung stellten z. B. für das Jahr 1891 einen durchschnittlichen Wochenlohn von 18 Mk. bei einer Arbeitszeit von 5 Uhr vormittags bis $8^1/_2$ Uhr abends (einschl. 1 Stunde Mittagspause) fest. Der durchschnittliche Tagelohn betrug also hier 3 Mk.

ausführen. Bezüglich solcher Reinigungsarbeiten, wie Auf- und Abschirren, Hufeschmieren, Pferdeputzen (bei den „Schwarzen") sind die Stallleute also Unterangestellte der Kutscher, ebenso wie die Wagenwäscher.

Man rechnet ungefähr auf 30 Pferde einen Stallmann; die großen Betriebe haben daher 2 Stallleute.

Gewöhnlich wohnen dieselben nicht beim Fuhrherrn, sondern in nächster Nähe desselben. Sie erscheinen morgens zwischen 5 und 1/26 und verlassen den Hof um 9 oder 10 Uhr abends. Von 12—2 Uhr haben sie Mittags- und von 7—8 Uhr Abendbrotpause. Die Arbeitszeit beträgt also rund 13 Stunden.

An Lohn erhalten die Stallleute 20—24 Mk. pro Woche ausgezahlt; daneben spielen aber die von den Kutschern bezogenen Trinkgelder eine große Rolle, die den Wochenlohn auf 28 bis 36 Mk. erhöhen. Die Trinkgelder sind größer in Betrieben, in denen die Droschken ohne Fahrpreisanzeiger vorherrschen, da hier 25 Pf. für das Reinigen des Pferdes vom Kutscher gezahlt werden.

Sonntage haben die Stallleute wohl in ganz seltenen Fällen. Dagegen können sie sich in den Wochentagen eher mal vertreten lassen als der Kutscher; denn ihr Vertreter arbeitet ja immer unter Aufsicht des Fuhrherrn oder seiner Angehörigen.

In ihren übrigen Verhältnissen sind die Stallleute der Droschkenbetriebe ebenso gestellt, wie diejenigen anderer Fuhrbetriebe. Fast alle haben — zum Unterschiede von den Kutschern — Arbeitsbücher.

Nach den Veröffentlichungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse der Fuhrwerksberufsgenossenschaft im Jahre 1895 hatten von 1555 versicherten Stallleuten 554, also über ein Dritteil, eine Beschäftigungsdauer von mehr als 200 Tagen. Über 2/3, nämlich 1152, standen in einer Lohnstufe von 2,25—2,75 Mk. pro Tag. Man könnte daher hiernach 2,50 Mk. als durchschnittlichen Tagelohn annehmen. Wir sehen also, daß sich die Stallleute im Droschkenbetriebe bedeutend besser stehen.

Organisation, Arbeitsnachweis, Versicherungswesen.

Der größte Teil der Taxameterkutscher ist in der socialdemokratischen Gewerkschaft „Verein Berliner Droschenkutscher" organisiert, welche ihren Sitz in der Schützenstraße 58 hat. Das Organ dieses Vereins ist die „Allgemeine Fahrzeitung". Er ist von der Polizei mit der Leitung des Fundbureaus für in den Droschken zurückgelassene Gegenstände betraut worden. Von ihm gingen die erwähnten Lohnbewegungen der Taxameterkutscher aus. Als Gegengewicht gegen diese Organisation hat sich auf seiten der Unternehmer

die „Berliner Droschkenbesitzer-Vereinigung", Elisabethstraße 30, sowie der Fahrverein Berliner Droschkenbesitzer gebildet. Das Organ jener Vereinigung ist „Der Fuhrhalter". Beide Vereine der Unternehmer sind wiederum Mitglied des „Verbandes Deutscher Lohnfuhrunternehmer" (Melchiorstraße 11).

Ein kleiner Teil der Droschkenkutscher gehört der ebenfalls socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands", dem sich neuerdings noch der „Verband der Handelshilfsarbeiter in Berlin" angeschlossen hat, an. Dieser viele Mitglieder zählende Centralverband ist durch den diesjährigen Streik der Straßenbahner bekannt geworden. Er giebt eine besondere Zeitung „der Courier" heraus (Gewerkschaftshaus, Inselstraße), welche interessante Daten über die Verhältnisse aller Kategorien von Verkehrsangestellten veröffentlicht. Zu erwähnen ist noch der nicht socialdemokratische „Verein der Kutscher zu Berlin von 1876", Dörnbergerstraße 3. Als Unternehmerverbände sind ferner die alte Fuhrherren-Innung, welcher meist Lastfuhrwerksbesitzer angehören, sowie die erst kürzlich gegründete Personenlohnfuhrwerks-Innung zu nennen.

Alle erwähnten Vereinigungen der Fuhrherren oder Angestellten sind mit einem besonderen Arbeitsnachweise verbunden.

Für die gesetzliche Krankenversicherung der Droschkenkutscher kommen folgende Kassen in Frage[1]:

1. Krankenkasse der Fuhrherren und Kutscher „Eintracht" (1,35 Mk.);
2. Krankenkasse der Droschkenbesitzer (1,60 Mk.);
3. " " Droschkenkutscher u. s. w. (1,40 Mk.);
4. " " Berliner Kutscher (2 Mk.);
5. Centralkranken- und Sterbekasse der Berliner Kutscher (1,40 Mk.);
6. Deutsche Kutscher und verwandte Berufsgenossen (2 Mk.)
7. Krankenkasse der Fuhrherreninnung (1,50 Mk.).

Von verschiedenen Seiten wurde uns bedeutet, daß sich beim Beginn des Winters auffallend viele Kutscher krank melden und Unterstützung erhalten. Bei den einzelnen Kassen kamen auf ein Mitglied

Nr.	1897	1898	
1:	6,76,	5,87	Krankheitstage.
2:	3,01,	6,59	"
3:	8,80,	8,34	"

[1] Die eingeklammerten Zahlen bedeuten das tägliche Krankengeld für Erwachsene.

Nr.	1897	1898	
4:	7,07,	6,79	Krankheitstage
5:	11,28,	8,87	"
6:	8,83,	9,66	"
7:	9,94,	10,27	"

Bemerkenswert ist, daß die Krankenkasse der Fuhrherreninnung bezüglich der Krankheitstage an der Spitze aller Innungskrankenkassen steht. Gegen Unfall sind die Droschkenkutscher bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft versichert.

Wir sind jetzt am Ende unserer Erörterungen über die Verhältnisse der Angestellten im Droschkenwesen. Dieselben werden mit der Weiterentwickelung der Massentransportmittel und der Änderung der Tarife einem Wechsel unterworfen sein. Vielleicht kann auch durch die Erfindungen der modernen Technik ein vollständiger Umschwung herbeigeführt werden. Schon jetzt fahren in Berlin und anderen Städten Deutschlands automobile Droschken; es ist nicht ausgeschlossen, daß diese einmal den Pferdebetrieb gänzlich verdrängen werden. Dann aber werden die Droschken vermutlich nur noch von Großkapitalisten und Aktiengesellschaften betrieben werden können. Denn eine elektrische Droschke kostet jetzt 7500 Mk. Zu einem rationellen Betriebe sollen jedoch 12 solcher Droschken gehören, da sonst die Reparatur- und Reinigungskosten zu teuer wären. Daß sich dann aber die Verhältnisse der späteren Motordroschkenführer wesentlich anders gestalten werden als diejenigen der heutigen Droschkenkutscher, dürfte einem Zweifel kaum unterliegen.

III. Die Straßenbahnen.

Polizeireglement, Art und Zahl der Angestellten, Beförderung, Vorbedingungen, Arbeitsvertrag, Dienst- und Lebensalter.

Die polizeiliche Aufsicht über das Personal der Straßenbahnen übt das Kommissariat für öffentliches Fuhrwesen, und zwar ist die Polizeiverordnung vom 27. Mai 1865, betreffend den Betrieb der Pferdeeisenbahnen in Berlin und Charlottenburg, noch teilweise in Gültigkeit. Nach ihr müssen Kutscher und Schaffner mindestens 18 Jahre alt, erstere außerdem des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig sein. Der Unternehmer hat ihnen Dienstkleidung zu liefern und von der Annahme oder Entlassung jedes einzelnen dem Kommissariat Anzeige zu erstatten. Für Übertretungen des Reglements kann zu Geldstrafen bis 30 Mk. oder Freiheitstrafen bis zu

14 Tagen polizeiliche Verurteilung erfolgen. Die später ergangene Polizeiverordnung vom 11. Juni 1896, betreffend den Betrieb der elektrischen Straßenbahnen, ändert an jenen Bestimmungen nichts. Viel eingehendere Rechte bezüglich der Beaufsichtigung des Personals haben sich neuerdings die Aufsichtsbehörden, also der Polizeipräsident und die Königliche Eisenbahndirektion, vorbehalten.

Die neuerdings erteilten Genehmigungsurkunden schreiben vor, daß die Wagenführer im elektrischen Betriebe mindestens 21 Jahre alt und mit der ganzen Technik der Fahreinrichtung vertraut sein müssen. Sie sollen ihre Befähigung durch ihre Prüfung und durch Probefahrten nachgewiesen haben. Der Erlaß genauerer Vorschriften sowie die Festsetzung des Höchstmaßes der täglichen Arbeitszeit für den Wagenführer und des Mindestmaßes der ihnen zu gewährenden Ruhepausen ist vorbehalten worden. Die Namen der leitenden Beamten der Bau- und Betriebsverwaltung sind den Aufsichtsbehörden anzuzeigen. Die Beamten des äußeren Betriebsdienstes (Wagenführer, Schaffner, Kotrolleure, Expeditoren u. s. w.) müssen die erforderliche körperliche und geistige Fähigkeit und Zuverlässigkeit besitzen. Auf Verlangen ist der Eisenbahnbehörde hierüber ebenso wie über die Beschäftigungszeiten Auskunft zu erteilen. Diejenigen Beamten, welche sich als unzuverlässig erwiesen haben, sind auf Erfordern der Aufsichtsbehörden zu entlassen. Letzteren muß auch die Betriebsordnung, in welcher die Thätigkeit der Angestellten zu ordnen ist, zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Bediensteten zerfallen in eigentliches Straßenbahn- und in Handwerkerpersonal. Zum ersteren gehören alle diejenigen Personen, deren Funktionen in ihrer Gesamtheit dem Unternehmen das charakteristische Gepräge einer Straßenbahn geben.

Die Arbeiten der Handwerker könnten dagegen durch fremde Unternehmer ausgeführt werden; man findet sie in größerer Anzahl in umfangreicheren Betrieben beisammen. Die kleineren Betriebe haben nur gerade soviel Handwerker, wie event. für die Erzeugung und Unterhaltung der Betriebskraft, sowie für die Ausführung kleinerer Reparaturen nötig ist. Die Große Berliner und die Charlottenburger Straßenbahn verfügen über ein zahlreiches Werkstättenpersonal, welches auch größere Reparaturen, unter Umständen sogar den Neubau von Wagen, Geleisen, Weichen u. s. w. ausführt. Im allgemeinen bringt die Einführung des elektrischen Betriebes eine Verminderung des eigentlichen Straßenbahnpersonals (im folgenden kurz „Straßenbahnpersonal" genannt) zu Gunsten der Handwerker mit sich. Denn an die Stelle der vielen Stallleute beim Pferdebetriebe treten

Zahl der Straßenbahnbediensteten am Ende des Jahres 1899.

Art der Beschäftigung.	Große Berliner Straßenbahn.	Neue Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft.	Südliche Berliner Vorortbahn.	Westliche Berliner Vorortbahn.	Siemens & Halske.	Kontinentale Gesellschaft für elektrische Unternehmungen.	Charlottenburger Straßenbahn.	Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen.	Zusammen.
A. Straßenbahnpersonal.									
I. Verwaltungsbeamte.									
Direktoren, Betriebsleiter, Ingenieure	14	2	—	—	1	1	4	1	} 149
Direktionsbureau	101	5	—	2	4	2	10	2	
II. Im äußeren Fahrdienst. (Betriebspersonal i. e. S.)									
Betriebsinspektoren, Betriebsingenieure, Expeditoren, Bahnmeister	22	1	—	2	1	—	—	—	26
Oberkontrolleure und Kontrolleure	44	7	2	6	9	2	7	—	} 78
Fahrmeister	1	—	—	—	—	—	—	—	
Schaffner	1688	221	31	61	116	12	130	25	2284
Oberkutscher, Führer, Kutscher	1577	231	32	64	100	13	104	20	2141
Vorleger	20	12	—	—	—	—	9	—	41
Bahnwärter	138	14	5	8	14	2	24	3	208
Weichensteller	12	—	—	—	—	—	—	—	12
Schneeräumer	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf
III. Für die Unterhaltung und Erzeugung des Betriebsmaterials.									
a) Pferdebetrieb.									
Tierärzte, Fouragemeister	5	1	—	—	—	—	1	—	7 }
Hufschmiede, Aufhalter	107	16	—	—	—	—	2	—	125 }
Stallwächter	21	3	—	—	—	—	2	—	26 } 986
Bodenarbeiter, Fouragekutscher	40	5	—	—	—	—	—	—	45 }
Stallleute	645	97	—	—	—	—	41	—	783 }

b. Elektrischer Betrieb (siehe unter B.).										
IV. Materialienverwaltung und Wagenreinigung.										
Hof- und Materialienverwalter	19	4	—	1	4	—	2	—	30	
Bureauschaffner, Nachtwächter	25	4	—	1	4	1	3	—	38	407
Wagenwascher	251	30	5	10	28	2	10	3	339	
B. Handwerker.										
1. Für die Erzeugung und Erhaltung des Betriebsmaterials.										
Leitungsrevisoren	4	—	—	—	—	—	—	—	4	
Monteure	29	—	—	—	4	2	—	—	35	
Schlosser, Dreher, Bohrer, Zuschläger u. dgl.	229	—	—	—	40	5	33	5	312	
Wagenschmiede	7	—	—	—	—	—	5	3	15	
Maschinisten und Heizer	1	—	—	—	6	4	14	—	25	
2. Sonstiges (hauptsächlich Werkstätten-) Personal.										816
Werkstattsmeister, Techniker	41	—	—	—	4	—	2	—	47	
Geschirr- und Wagensattler	48	—	—	—	—	—	2	—	50	
Tischler und Stellmacher	85	—	—	—		1	16	—	102	
Maler und Lackierer	47	—	—	—		1	6	—	54	
Schlosser und Schmiede	50	—	—	—	20	—	6	—	76	
Schneider, Glaser, Drucker, Buchbinder	3	—	—	—		—	3	—	6	
Tagearbeiter in festem Lohn	84	—	—	—		—	6	—	90	
Arbeiter in Baukolonnen	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	nach Bedarf	
Gesamtzahl ausschließlich Schneeräumer und Arbeiter in Baukolonnen	5358	653	75	155	355	48	442	62	7148	
Hiervon entfallen auf das Betriebspersonal im engeren Sinne	3502	486	70	141	240	29	274	48	4790	

jetzt einige Maschinisten und Heizer, sowie die nötigen Schlosser und Leitungsmonteure.

Über die Zahl der Bediensteten in den Jahren 1898 bezw. 1899 giebt vorstehende nach den Angaben der Unternehmer aufgestellte Tabelle Auskunft.

Einschließlich der Arbeiter in Baukolonnen kann die Gesamtzahl aller Bediensteten am Ende des Jahres 1899 auf rund 8000 angenommen werden; sie wird sich nach Inbetriebsetzung der bereits konzessionierten resp. projektierten Bahnen bald auf 10000 steigern.

Im Vordergrunde des Interesses stehen die Wagenführer und Schaffner, weil ihre Thätigkeit im öffentlichen Verkehrswesen als die wichtigste erscheint; auch numerisch sind sie am bedeutendsten. Die Sicherung eines geschulten, seßhaften Fahrpersonals ist daher eine Hauptaufgabe der Straßenbahnverwaltungen. Während sich für das übrige Personal leicht Ersatz schaffen läßt, kann ein plötzlich auftretender Mangel an Wagenführern und Schaffnern, ebenso wie eine dauernde Untüchtigkeit derselben zu den schwersten Schädigungen des Unternehmens führen.

Die Einkommens- und Arbeitsverhältnisse der Führer und Schaffner sind daher meist besser als diejenigen der anderen Betriebsbeamten, wie Stallleute, Bahnreiniger u. s. w. Das Streben der letzteren wiederum geht dahin, sich zu jenen Stellungen emporzuarbeiten. Dem Schaffnerstande werden die besseren Stellen der Kontrolleure, Inspektoren und sonstigen Aufsichtsbeamten entnommen. Zu ihm herrscht ein besonders großer Andrang. Neue Anwärter müssen z. Zt. lange warten, ehe sie nach der Liste zur Einberufung gelangen. Nur wenigen Schaffnern kann bei der Fülle der Anwärter das Glück erblühen, in ein höheres Amt einzurücken. Dagegen findet sowohl bei ihnen wie bei fast allen übrigen Kategorien des Straßenbahnpersonals bei entsprechendem Dienstalter ein Steigen in höhere Gehälter statt; wir wollen auf die Gehaltskalen später zurückkommen. Es ist auch vorgekommen, daß ein älterer Bediensteter bei eingetretener Dienstunfähigkeit in einer niedrigeren Stellung unter Kürzung des Gehaltes Verwendung gefunden hat, um ihn nicht ganz brotlos zu machen. Noch heute giebt es verschiedene alte Kutscher, die als Bahnreiniger oder Weichensteller — natürlich unter Verlust ihrer Kilometergelder — beschäftigt werden. Diese Fälle sind indessen selten; meist wurden die Invaliden ohne jedes Ruhegehalt entlassen.

Vom Straßenbahnpersonal sind die Handwerker zu trennen. Soweit sie gelernte Handwerker sind, wie Tischler, Schlosser, Schmiede u. s. w., stehen sie sich besser als Schaffner und Führer. Nur die niederen Klassen

derselben und die gewöhnlichen Arbeiter haben überhaupt in vereinzelten Fällen ein Verlangen, ihre Stellung gegen diejenige eines Schaffners oder Führers zu vertauschen.

Bei Eingehung des Arbeitsverhältnisses wird zwischen dem Unternehmer und dem Bediensteten, also auch den Handwerkern, in der Regel ein schriftlicher Arbeitsvertrag abgeschlossen. Für die Auflösung des Dienstverhältnisses wird meist eine beiderseitige, 14 tägige Kündigungsfrist festgesetzt. Als Ausnahmen hiervon wären folgende Fälle zu nennen:

1. Fast alle Straßenbahner haben eine Probezeit durchzumachen, welche gewöhnlich 4—6 Wochen, bei Schaffnern und Wagenführern sogar 6 Monate beträgt. Für diese Zeit haben sich die Unternehmer einseitig das Recht jederzeitiger, kündigungsloser Entlassung vorbehalten. Für Werkstättenarbeiter besteht nirgends eine Probezeit.

2. Handwerker, Wagenwäscher und Bahnreiniger sind auf gegenseitige, tägliche Kündigung angenommen.

3. Sofortige Dienstentlassung ohne vorherige Kündigung kann außerdem erfolgen:

a) wegen Trunkenheit im Dienste;
b) wegen derjenigen Vorfälle, welche nach den Bestimmungen des Polizeireglements zur Entziehung des früher obligatorischen Fahrscheins berechtigten oder nach der Gewerbeordnung (§ 123 und 124) eine kündigungslose Entlassung rechtfertigen;
c) bei mutwilliger Zerstörung von Betriebsmaterial, Uniform und Ausrüstungsstücken, und bei Mißhandlung der Pferde.

Die Bestimmungen zu c sind so dehnbar, daß sie allzu leicht zu Ungunsten der Angestellten ausgelegt werden können. Auf der anderen Seite betonten allerdings die Unternehmer, daß sie meist gezwungen wären, die Bediensteten, falls sie es wünschten, ohne Kündigung zu entlassen. Denn auch sonst liefen sie Gefahr, daß ihnen ihr Betriebsmaterial leicht ruiniert würde, ohne daß sich immer eine Schuld des böswilligen Angestellten nachweisen ließe. Wir sind demselben Umstande schon beim Droschkenwesen begegnet, wo aus diesem Grund die gesetzliche Kündigungsfrist allgemein ausgeschlossen wird.

Dienstkautionen sind bloß vom Straßenbahnpersonal zu stellen, und zwar vom Kutscher und Schaffner aufwärts bis zum Hofverwalter u. s. w. Die Kaution beträgt bei Fahrern ungefähr 45, bei Schaffnern und Kontrolleuren 75—100 Mk. Bei der Großen Berliner Straßenbahn muß sie voll eingezahlt werden, während bei den übrigen Unternehmern ein Teil durch Lohnabzüge von monatlich 5 Mk. aufgebracht werden kann. Die

Kaution haftet „für alle Schäden und Kosten, welche durch das Verschulden oder die Dienstführung der Angestellten" verursacht werden. Sie wird deshalb erst 3 Monate nach dem Dienstaustritt an den Entlassenen zurückgezahlt, was sich vielfach als eine Härte für die Angestellten erweist.

Besondere Vorkenntnisse werden vom Straßenbahnpersonal im allgemeinen nicht gefordert; es erhält vielmehr im Betriebe selbst den nötigen Unterricht. Besondere Aufmerksamkeit widmet man der Ausbildung von elektrischen Wagenführern. Hierbei hat sich allerdings als zweckmäßig erwiesen, bei der Einberufung solche Leute zu bevorzugen, welche schon vorher ein Fuhrwerk geleitet haben.

Alle Neueintretenden, welche die Stellung eines Führers oder Schaffners erlangen wollen, haben 2—6 Wochen lang an einem theoretischen und praktischen Fahrunterricht teilzunehmen, der durch eine Prüfung abgeschlossen wird. Die Schaffner werden also alle auch als Fahrer ausgebildet.

Bis zu dem diesjährigen Strike wurde während der Lehrzeit — nur Siemens und Halske machte eine Ausnahme — nicht der geringste Lohn gezahlt, obgleich die Anwärter 8—10 Stunden täglich zur Verfügung des Unternehmers stehen mußten. Aber selbst nach Ablauf der Lehrzeit und sogar nach Hinterlegung der Kaution wurden die Betreffenden bei der Großen Berliner Straßenbahn gewöhnlich noch nicht fest angestellt, sondern vorläufig erst als „Ersatzfahrer" oder „Ersatzschaffner" gegen einen Tagelohn von 2,50 Mk. oder einen Stundenlohn von 25 Pf. bei jederzeitigem Kündigungsrecht beschäftigt. Sie hatten aber dann keineswegs alle Tage Arbeit, sondern wurden je nach Bedarf in der Woche nur an 2—3 Tagen zum Dienste herangezogen. Falls sie nun etwa die Kaution nicht gleich stellen konnten, wurden sie sogar bloß als Wagenschieber, Wagenreiniger oder zu sonstigen Handlangerdiensten verwendet. Es dauerte oft viele Monate, in verschiedenen Fällen sogar länger als ein Jahr, ehe die Anwärter ihre dauernde Einberufung erhielten. Aber auch dann erfolgte die Anstellung, wie wir gesehen haben, zunächst erst 6 Monate lang auf Probe bei jederzeitigem Entlassungsrecht; das Gehalt wurde allerdings auch schon monatlich gezahlt. Erst nach Ablauf der Probezeit war die Anstellung eine endgültige d. h. es galt ein beiderseitiges Kündigungsrecht von 14 Tagen.

Infolge der Lohnbewegung haben sich allerdings die Verhältnisse wesentlich günstiger gestaltet. Der sogenannte Reservedienst gegen Tagegelder fällt fortan überhaupt weg. Die Neueingestellten bekommen sofort ein Monatsgehalt von 85 Mk. und werden nach 6 monatlicher Probezeit mit 90 Mk. Gehalt fest angestellt. Es liegt hierin eine wesentliche Herab-

milderung der früheren Härten. Gerade diese hatten bereits damals viel Unzufriedenheit unter die jungen Beamten gesäet. Kam es doch nicht selten vor, daß ein Anwärter nach mehrmonatlicher Beschäftigung wegen geringer Versehen entlassen wurde.

Auch im verkehrspolizeilichen Interesse war die Beseitigung dieser Zustände wünschenswert. Denn die Anwärter verloren während der langen Beschäftigung als Wagenschieber u. s. w. wieder die vorher erlangte Praxis in der Führung des Wagens; Zusammenstöße und Unfälle waren dann nicht zu vermeiden. Ebenso ungünstig waren die bereits längere Zeit bei der Großen Berliner Straßenbahn beschäftigten Wagenreiniger, Stallleute, Bahnwärter u. s. w., welche sich um die Stellung als Führer oder Schaffner bewerben wollten, gestellt. Denn sie mußten sämtliche Instruktionsstunden in ihrer freien Zeit abmachen. Jetzt werden ihnen die Instruktionsstunden wenigstens als Überstunden bezahlt.

An verkehrsreichen Tagen, also fast an sämtlichen Sonntagen, sind alle Kategorien des Straßenbahnpersonals, auch Bahnreiniger, Stallleute, Nachtwächter, bisweilen sogar Handwerker, die ja sonst gerade an diesen Tagen frei hätten, verpflichtet, im Fahrdienste thätig zu sein, während für die Erfüllung *ihrer* Funktionen fremde Arbeiter angenommen werden.

Außer den erwähnten Instruktionsstunden für angehende Wagenführer in der sogenannten Fahrschule sind noch für das übrige Straßenbahnpersonal, namentlich für das Fahrpersonal, ständige theoretische Instruktionsstunden eingerichtet, in denen die neuesten Verfügungen der Direktoren sowie die sonstigen Obliegenheiten in Erinnerung gebracht werden. Auch diese Instruktionsstunden müssen die Angestellten in ihrer freien Zeit besuchen. Gewöhnlich sollen sie im Monat mindestens einmal daran teil genommen haben. Erst seit dem Streik erfolgt auch hier allgemein für die verwendete Zeit die für sonstige Überstunden übliche Vergütung.

Während das Stallpersonal und die Fahrer häufig bereits vor ihrem Eintritt in den Straßenbahndienst im Fuhrwesen thätig gewesen sind, findet man unter den Schaffnern fast alle Berufe, wie Handwerker, Bureaubeamte, Geistliche, Offiziere, Lehrer, Ärzte, Juristen vertreten. Viele Bediensteten sind vom Lande zugewandert; sie haben schließlich in ihrem Handwerke nicht mehr den nötigen Verdienst gehabt und lieber die scheinbar sichere Stellung bei der Straßenbahn vorgezogen. Die eintretenden Stallleute sind meist erst vom Militär freigekommen. Da der Pferdebetrieb bei der Großen Berliner Straßenbahn vom Beginn des Jahres 1903 ab vollständig durch den elektrischen ersetzt sein muß, so kommt von dieser Zeit ab das gesamte für denselben nötige Personal in Fortfall.

Das Dienstalter der Angestellten ist sehr verschieden. Am häufigsten wechseln die Vorleger, ihnen folgen die Wagenwäscher und Stallleute. Seßhafter sind Kutscher und Schaffner; seit Einführung des elektrischen Betriebes hatte sich allerdings bisher bei den Führern ein häufigerer Wechsel bemerkbar gemacht. Bei den älteren Gesellschaften sind jedenfalls verschiedene Angestellte schon seit mehr als 10 Jahren, manche sogar schon seit der Gründung des Unternehmens im Dienst. Nach den Ermittelungen des Statistischen Amtes der Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse in der Straßenbahnberufsgenossenschaft[1] im Jahre 1895 waren von den Pferdebahnkutschern 83%, den Pferdebahnschaffnern 66,5%, den Kontrolleuren 79,3% länger als 300 Tage (also wohl ein Jahr, ausschließlich der freien Tage) beschäftigt. Der elektrische Betrieb kam damals noch nicht zur Geltung. Von den Stallarbeitern waren dagen 50,5% weniger als 101 Tag (rund 1/4 Jahr) in Arbeit.

Dem hohen Dienstalter entspricht das Lebensalter. Selbst 60—70 jährige Beamte findet man unter den Schaffnern und Kutschern, während die untere Grenze das 18. bezw. 21. Lebensjahr bildet. Vorleger sind erst 15—17 Jahre alt, weshalb sie „Vorlegejungen" genannt werden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn werden Personen von mehr als 35, bei Siemens und Halske solche von mehr als 30 Lebensjahren nicht mehr eingestellt. Bei den Handwerkern spielt das Lebensalter weniger eine Rolle. Lehrlinge werden in keiner zu einer Straßenbahn gehörigen Werkstatt ausgebildet.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen.

Die Diensteinteilung für das Straßenbahnpersonal geschieht nach den einzelnen über die ganze Stadt und die Vororte zerstreuten Depots auf Grund der von der Direktion erlassenen allgemeinen Vorschriften. Die Große Berliner Straßenbahn hat etwa 30, Siemens und Halske 2 Betriebsbahnhöfe, während die übrigen Unternehmer nur einen haben. Zu jedem Bahnhof gehören verschiedene Linien; das für diese nötige Fahr- und Streckenpersonal, also Bahnreiniger, Vorleger, Kutscher, Fahrer, Schaffner, Kontrolleure u. s. w. ist nicht nur auf einer bestimmten Linie thätig, sondern wechselt fast täglich auf den zum Bahnhof gehörigen Linien. Z. B.

---

[1] Dr. Hirschberg, Die sociale Lage der arbeitenden Klassen in Berlin, S. 238 und 239, woselbst ein ausführliches Tableau auch über die anderen Kategorien von Angestellten Auskunft erteilt.

fuhren im letzten Winter Führer des Bahnhofs Rixdorf vormittags auf der Linie Britz—Schönhauser Allee, nachmittags auf der Linie Fichtestraße—Schönhauser Allee; ein Teil von ihnen mußte aber außerdem noch 2—3 Touren auf der Strecke Verbindungsbahn—Spittelmarkt zurücklegen. Unter Umständen fuhr also ein Führer an demselben Tage auf 3 verschiedenen Linien. Eine Besserung soll jetzt insofern eingetreten sein, als jeder Wagenführer an *einem* Tage nur auf *einer* Linie zu fahren hat, und erst am darauf folgenden Morgen ein Wechsel der Linie eintritt.

Von den Handwerkern sind diejenigen, welche zur Unterhaltung der Betriebskraft und zur Vornahme kleinerer Reparaturen am Wagenmaterial dienen, über die einzelnen Bahnhöfe verteilt, während das für größere Reparaturen und für Neubauten erforderliche Werkstättenpersonal in einem einzigen Depot zusammen ist. Die Große Berliner Straßenbahn hat einen besonderen Werkstättenbahnhof. Die Kontinentale Gesellschaft, die Charlottenburger Straßenbahn und die Firma Siemens und Halske haben ein eigenes elektrisches Kraftwerk, während die übrigen Unternehmer ihren Strom von den Berliner Elektrizitätswerken entnehmen.

Je nach dem Wechsel der Fahrpläne und der Umwandlung des Pferde- in den elektrischen Betrieb erfolgte bisher bei der Großen Berliner Straßenbahn regelmäßig im Frühjahr und Herbst ein mehr oder minder umfangreicher Austausch von Personal unter den einzelnen Depots. Eine solche Versetzung wird von den Verheirateten, namentlich wenn sie ihnen nur wenige Tage vorher mitgeteilt wird, recht unangenehm empfunden. Die Direktion hat deshalb bei Gelegenheit der Lohnbewegung angeordnet, daß die Versetzungen den Bediensteten rechtzeitig vorher angezeigt werden[1]. Umzugsgelder werden aber auch heute noch nicht gewährt, trotzdem eine solche Versetzung für einen verheirateten Mann recht kostspielig ist, zumal wenn die Frau dadurch ihre Kundschaft als Schneiderin, Putzmacherin, Waschfrau u. s. w. verliert.

Da die Schwierigkeit einer Dienststellung nicht nur von der Arbeits*zeit*, sondern zugleich von der *Art* der Arbeit abhängt, so wollen wir uns im folgenden über beide bei den Hauptklassen von Angestellten klar werden.

Das Straßenbahnpersonal.

1. *Die Kontrolleure.* Dieselben kontrollieren den äußeren Betrieb bezüglich der pünktlichen Innehaltung des Fahrplanes, der rechtmäßigen

[1] Die Angestellten hatten 3 Monate für Verheiratete, 4 Wochen für Unverheiratete gefordert.

Ausgabe von Fahrscheinen seitens der Schaffner, sowie der rechtmäßigen Erfüllung der Dienstpflichten seitens der Bahnreiniger, Vorleger und Weichensteller. Sie sind also Vorgesetzte des Fahr- und Streckenpersonals; nur intelligentere Leute können dazu genommen werden.

Ihre Dienstzeit ist, ebenso wie bei dem übrigen Betriebspersonal, nicht an jedem Tage dieselbe, sondern sie haben an jedem von drei aufeinanderfolgenden Tagen eine verschiedene Arbeitszeit. Erst am vierten Tag erhalten sie wieder den Dienst des ersten. Ihre reine Arbeitszeit beträgt gewöhnlich 11 Stunden. Unterwegs sind sie allerdings 12—13 Stunden; jedoch gehen hiervon regelmäßig 1—2 Stunden für Frühstücks- und Mittagspausen ab.

2. Das eigentliche Fahrpersonal, nämlich Kutscher resp. Wagenführer und Schaffner. Die Obliegenheiten derselben sind in einer gedruckten, jedem Angestellten behändigten Dienstordnung zusammengestellt. Das Rauchen im Dienst ist verboten. Beleidigungsklagen dürfen nur mit Genehmigung der Direktion gegen Fahrgäste anhängig gemacht werden. Das ganze Fahrpersonal muß mit einer richtig gehenden Uhr versehen sein. Bei dem einen Unternehmer ist der Besuch von Schankwirtschaften an den Endstationen untersagt. Überall ist es verboten, daß Führer und Schaffner zu gleicher Zeit austreten; wie wir sehen werden, ist auch oft weder zum Besuch von Schankwirtschaften, noch zum Austreten Zeit vorhanden. Bei dem Streik war von den Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn gefordert worden, daß an den Endhaltestellen möglichst Bedürfnisanstalten errichtet würden.

Als sehr drückend wird von dem Fahrpersonal die Vorschrift empfunden, daß der Aufenthalt und das Speisen in den Wagen an den Haltestellen verboten ist. Die Leute müßten also eigentlich ihre Mahlzeiten im Stehen, und noch dazu selbst beim größten Unwetter im Freien einnehmen.

Dem Schaffner ist das Sitzen während der Fahrt nicht gestattet. Es ließe sich wohl überlegen, ob man dieses Verbot nicht in den weniger verkehrsreichen Zeiten, namentlich auf den Vorortstrecken aufheben sollte. Das zum Verkauf von Fahrscheinen nötige Wechselgeld muß der Schaffner aus eigenen Mitteln morgens zum Dienst mitbringen. Etwaige Fehlbeträge muß er abends aus seiner Tasche ersetzen. Lebhafte Klage wurde bisher darüber geführt, daß die Schaffner Billets, die sie aus Versehen falsch durchlocht hatten, der Direktion in barem Gelde erstatten mußten. Durch den Streik wurde erwirkt, daß falsch durchlochte Fahrscheine von den Kontrolleuren oder Hofverwaltern kassiert werden sollen. Der Schaffner ist gewissermaßen der Vertreter des Unternehmers auf dem Wagen und als solcher auch

Vorgesetzter des Führers. Er sorgt für pünktliche Abfahrt, für die Innehaltung der Fahrzeiten und die richtige Besetzung der Wagen; auch hat er auf Ruhe und Ordnung zu sehen. Die Abfahrtzeiten trägt er nach der wirklichen Abfahrtzeit, also nicht nach dem Fahrplane, in einen Fahrzettel ein. Bei Unfällen, Zusammenstößen oder Verkehrsstörungen hat er sofort die Ursachen festzustellen und eine ungefähr 20 Positionen enthaltende Meldung unter gleichzeitiger Namhaftmachung von Regreßpflichtigen zu schreiben. Es würde uns zu weit führen, die vielen kleinen Funktionen des Schaffners, namentlich beim elektrischen Betriebe, sämtlich aufzuzählen. Wir wollen nur noch erwähnen, was derselbe vor der Abfahrt, und was er abends nach der Ankunft auf dem Hofe zu verrichten hat. Hierher gehört:

1. Morgens: das Holen der Fahrscheine aus dem Bureau, die Revision des Wagens bezüglich der Vollständigkeit seines Inventars, das Revidieren der Kontaktstange, das probeweise Ein- und Ausschalten der Glühlampen, das Prüfen der Bleisicherungen, der Thüren, der Signalvorrichtung, das Rangieren des Wagens, das Heizen desselben im Winter, das Abtrocknen der Handgriffe und Perronleisten sowie das Aufbinden von Trittdecken bei Regen und Schnee.

2. Abends: Das Abgeben der übrig gebliebenen Fahrscheine und der Kasse, das Eintragen von Meldungen in das auf dem Depot ausliegende Buch.

Zur Ausübung dieser Fülle von Berufspflichten ist doch eine gewisse Gewecktheit notwendig, die nicht jedem innewohnt. Schon der Verkehr mit dem Publikum, das auch nicht gerade immer dem Schaffner mit Menschenfreundlichkeit gegenübertritt, bietet gewisse Schwierigkeiten.

Jedenfalls soll man sich den Beruf der Schaffner nicht so leicht vorstellen. Im Winter werden ihnen selbst bei der größten Kälte keine Pelze geliefert; sie kaufen sich daher vielfach auf eigene Kosten wenigstens einen Pelzkragen. Das ewige Stehen in Wind und Wetter, der fortwährende Verkehr mit dem Publikum, das Umgehen mit Geld, sowie die pünktliche Erfüllung aller jener Pflichten wirken auf die Dauer sehr ermüdend und Nerven anspannend.

Ebenso ergeht es dem Kutscher beim Pferdebetrieb. Wenn auch die ihm als Rosselenker obliegenden Funktionen ziemlich einfacher Natur sind, so wirken sie doch bei der Länge der Zeit ermüdend. Während die Kutscher anderer Gefährte sitzen können, müssen die Pferdebahnkutscher ihren ganzen Dienst im Stehen verrichten.

Einen ganz besonders anstrengenden, sowohl Körper wie Geist ruinierenden Dienst haben aber die Wagenführer im elektrischen Betriebe. Sie

arbeiten eigentlich mit ihrem ganzen Körper. Die Rechte ruht auf der Handbremse, deren Hebel bedeutend länger ist als bei Pferdebahnwagen, während die Linke durch die Kontrollkurbel die Stromzuführung und die Strombremse reguliert. Beide Hände sind dabei in fortwährender angestrengter Thätigkeit. Außer der Hand- und Strombremse existiert noch der Umschalter, welcher nur bei langsamer Fahrt zum plötzlichen Anhalten benutzt werden darf und auch eine Rückwärtsbewegung des Wagens ermöglicht. Ferner ist zu erwähnen: das Benachrichtigen des Schaffners von dem Aufsteigen eines Fahrgastes auf den Vorderperron durch Ziehen an einer Zugleine oder Drücken auf den Knopf einer elektrischen Klingel, das Bedienen des Sandstreuers, das Weichenstellen mittelst einer langen eisernen Stange, das Anschlagen der Signalglocke sowie das Einstoßen des am Boden des Perrons befindlichen Schneppers in das Zahnrad der Handbremse mittelst des rechten Fußes. Das Anziehen der Handbremse erfordert namentlich bei abschüssigem Terrain oder beim plötzlich notwenig werdenden Anhalten wegen vorliegender Hindernisse eine große Kraftanstrengung. Sehnenzerreißungen und Muskelverzerrungen sind daher bei den Führern keine Seltenheit.

Zu bedauern sind diejenigen, welche noch einen Wagen ohne pneumatische Strombremse fahren, so daß sie ihn mit der Handbremse halten müssen. Solche alte Wagen sind noch jetzt mehrfach im Gebrauch; die Große Berliner Straßenbahn hat bei Gelegenheit des Strikes versprochen, an allen Wagen helltönende Glocken und pneumatische Bremsen anzubringen. Der schlechte Zustand der Glocken war nämlich auch eine ewige Kalamität.

Oft genug trägt die Sparsamkeit der Unternehmer dazu bei, den Führern das Leben schwer zu machen. Es sollen nämlich vielfach zu wenig Schlosser vorhanden sein, welche die Motorwagen, speciell die Bremsen, einer regelmäßigen Prüfung unterziehen und etwa auftretende Mängel rechtzeitig beseitigen können. Da wird dann leicht ein Wagen ohne Vornahme der notwendigen Reparatur aus der Hand gelassen. Der Führer muß dann vom Hofe fahren, trotzdem die Bremse nicht richtig funktioniert.

Aber selbst die tadellose Einrichtung der Strombremse kann als technisch vollendet noch nicht angesehen werden. Das bloße Stromausschalten nutzt dem Führer auf abschüssigem Terrain garnichts, weil der Wagen bergab auch ohne Strom läuft. Schaltet er nun aber die Strombremse auf Kontakt 1, so ist derselbe so gut wie wirkungslos; schaltet er aber sofort auf Kontakt 2 und 3, so brennt entweder die Bleisicherung durch oder der Motor springt aus. Dann aber ist der Wagen erst recht nicht zu beherrschen. Der arme Führer befindet sich in einem solchen Falle in

einer bedauernswerten Lage. Passiert irgend ein Unglück, so soll er erst mal nachweisen, daß er selbst seine Schuldigkeit gethan hat.

Man muß dabei in Betracht ziehen, daß ein elektrischer Wagen eine viel größere Geschwindigkeit hat als ein anderes Gefährt; die elektrischen Straßenbahnen fahren in den Außenbezirken mehr als 30 km in der Stunde. Bei dem regen Wagen- und Fußgängerverkehr in den Hauptstraßen Berlins, welcher zeit- resp. stellenweise eine solche Dichtigkeit erlangt, daß er überhaupt nicht mehr gesteigert werden kann, gehört eine nervöse Aufmerksamkeit und Anspannung dazu, auf alle Hindernisse zu achten, zumal der Wagen wegen seiner Gebundenheit an die Schiene nicht ausweichen kann. Der Führer schwebt in steter Gefahr, mit anderen Fuhrwerken zusammenzustoßen oder gar Menschen zu überfahren. Andererseits darf er auch nicht ängstlich sein, denn sonst würde er in dem Wagengedränge überhaupt nicht vom Fleck kommen. Daß ein so anstrengender Dienst die Nerven ruiniert, ist jedem verständlich. Auch der Wagenführer hat die bei Gelegenheit des Droschkenwesens erwähnten, in § 316 des Strafgesetzbuches resp. in dem Gesetz vom 27. Dezember 1899 bestimmten Strafen zu gewärtigen. Von den Angestellten wird gewünscht, daß an gefährlichen Punkten Signalwärter aufgestellt werden.

Dem Wind und Wetter ist der Führer vollkommen preisgegeben. Selbst bei strömendem Gewitterregen darf er seinen Posten nicht verlassen. Trotzdem er oft bis auf die Haut durchnäßt ist, muß er, zitternd vor Kälte, bis in die tiefe Nacht hinein seinen Dienst versehen. Die Kontinentale Gesellschaft liefert wenigstens Ärmel aus Wachsleinwand zum Überziehen über die Unterarme, ebenso auch Gummi-Pelerinen; es wäre zu wünschen, daß auch die anderen Unternehmer sich hierzu entschlössen. Bisher haben sich jedoch die Führer dieselben event. selbst kaufen müssen. Am schlimmsten ist der Dienst im Winter bei der strengen Kälte. Die gelieferten Pelze werden nicht gern benutzt, weil sie bei längerem Tragen durch ihr schweres Gewicht unerträglich werden. Die Kontinentale Gesellschaft hat deshalb die leichteren Kalmückmäntel eingeführt. Viele Führer halten sich auf eigne Kosten sogenannte Düffelunterjacken. Einiger Schutz würde ihnen dadurch gewährt werden, daß der Perron nach vorn durch eine Glaswand abgeschlossen wird, wie es in einigen Wagen der Großen Berliner und der Charlottenburger Straßenbahn — allerdings wohl weniger im Interesse der Führer als in demjenigen einer besseren Ausnutzung des Vorderperrons durch das Publikum — geschehen ist. Leider hat sich dabei wiederum der Mißstand ergeben, daß die Glastrümmer bei etwaigen Unfällen dem Führer und den Fahrgästen leicht Verletzungen zufügen. Die

Große Berliner Straßenbahn hat deshalb die Glasschutzvorrichtungen nicht allgemein zur Einführung gebracht. Die Charlottenburger Gesellschaft hält sie an den großen Wagen für ganz praktisch; letztere sind höher und im Vorderbau kompakter, so daß kleinere Zusammenstöße die oben befindlichen Glasscheiben nicht treffen. Der Einwand, daß die Scheiben im Winter vereisen, dürfte wohl weniger stichhaltig sein.

In dem letzten Winter, in dem wir mehrfach 14—16° Kälte hatten, bot der Anblick eines in Pelz, Handschuhe und Mütze eingehüllten Motorwagenführers, von dem äußerlich beinahe nur die blauen Schutzbrillen sichtbar waren, geradezu ein bemitleidenswertes Bild. Bei Schneetreiben müssen die Führer trotz ihrer entzündeten Augen die Brillen ablegen, weil dieselben undurchsichtig werden.

All diese Momente bringen uns zu der Überzeugung, daß der Dienst der Motorwagenführer in seelischer, geistiger und körperlicher Hinsicht eine der aufreibendsten Thätigkeiten ist. Sie arbeiten mit Augen, Ohren und beiden Händen. Mit dem einen Fuße stehen sie auf der Signalglocke und mit dem anderen im Gefängnis oder halb im Grabe. Wir möchten nochmals besonders betonen, daß gerade der ungeheuere Massenverkehr der Reichshauptstadt das Fahren viel schwieriger gestaltet als in jeder anderen Stadt. In den Tageszeitungen sind mit Recht lebhafte Klagen über die bedauernswürdige Thätigkeit der Führer laut geworden (vergl. Vossische Zeitung vom 10. September 1899).

Schon bevor der Führer vom Hofe herunterfährt, hat er eine Menge kleinerer Arbeiten zu verrichten. Es gehört zu diesem Vorbereitungsdienst:

1. das Abholen der Kontrollkurbel von dem Aufbewahrungsraum;
2. das Durchschalten beider Kontroller auf „Kraft“ und „Bremse“;
3. das Stellen des Umschalthebels nach vorn und rückwärts;
4. das Probieren des Handrades in allen Stellungen;
5. Das Anziehen beider Bremsen; die Prüfung der Bremsschuhe und der Bremskuppelung im Anhängerbetrieb;
6. das Prüfen und Füllen der Sandstreuer;
7. das Nachsehen, ob der Weichensteller vorhanden ist;
8. die Untersuchung der beiden Fußglocken.

Nach der Ankunft auf dem Hofe am Abend oder in der Nacht hat der Führer nur seine Kontrollkurbel nach dem Aufbewahrungsraum zu bringen.

Nunmehr wollen wir einen Blick auf die Arbeitszeiten des Fahrpersonals werfen.

Gewöhnlich brauchen die Angestellten keinen weiten Weg von ihrer

Behausung bis zum Depot zurückzulegen, da sie meist in der Nähe desselben wohnen. Wo dies aber nach den örtlichen Verhältnissen nicht möglich ist, müßte der Weg bei der Bemessung der Arbeitszeiten berücksichtigt werden. Es ist dies jedoch bisher nirgends geschehen. Wir wollen später darauf zurückkommen. Sehr gern lassen sich die Angestellten nach den in den Vororten belegenen Depots versetzen, da sie hier viel an der Miete ersparen.

Früher wurden die Dienstzeiten nach ganz anderen Principien festgesetzt als heute. Etwa bis zum Ende der achtziger Jahre war der Dienst alle Tage derselbe, so wie es noch heute bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft der Fall ist. Er begann morgens um 6 oder 7 und hörte abends um 11, 11½ oder 12 Uhr auf, ohne durch eine Mittagspause unterbrochen zu werden. Durchschnittlich war das Fahrpersonal immer 17 Stunden in Thätigkeit. Damals gab es nur Pferdebahn-kutscher und Schaffner. Beide hatten dieselbe Arbeitszeit.

Eigentümlich gestaltete sich dieselbe bei der Charlottenburger Pferdebahn. Hier hatte das Fahrpersonal denselben Dienst wie die Pferde, nämlich nach vierstündiger Thätigkeit 4 Stunden Ruhe. Mit den Pferden zugleich spannte der Kutscher aus, um während der vierstündigen Ruhepause seine Pferde im Stall zu reinigen, zu füttern und zu beaufsichtigen. Die Gesellschaft brauchte dadurch keine Stallleute. Der Dienst im Stall war zwar nicht anstrengend; immerhin aber waren die Leute oft 20 Stunden lang ihrer Häuslichkeit entzogen.

Je früher indessen der Betrieb morgens begann und je später er in der Nacht aufhörte, desto mehr stellte sich das Bedürfnis heraus, eine Teilung unter dem Personal eintreten zu lassen und diejenigen Leute, welche des Nachts mit den letzten Wagen heimkehrten, erst zu einer späteren Morgenstunde resp. erst mit dem Mittag des anderen Tages zur Arbeit heranzuziehen. Andererseits erforderte das stete Anwachsen des Verkehrs eine immer größere Aufmerksamkeit des Fahrpersonals, so daß eine ununterbrochene tägliche Dienstzeit von 15—20 Stunden unhaltbar wurde.

Seit dem Jahre 1889 widmete daher das Kommissariat für öffentliches Fuhrwesen in Berlin den Dienstzeiten des Fahrpersonals seine Aufmerksamkeit. Den Einwirkungen desselben ist es zu verdanken, daß einige den geschilderten Bedürfnissen entsprechende Erleichterungen eintraten. Die Unternehmer fertigten fortan für Kutscher und Schaffner getrennte Dienstpläne an, nach welchen die Arbeitszeit obigen Bedürfnissen entsprechend geregelt wurde. Es wurden so viele Dienste hintereinander angesetzt, wie Kutscher oder Schaffner auf dem betreffenden Bahnhofe vorhanden waren. Jeder einzelne durchlief hiernach die Reihe der Dienste, so daß er häufig erst

nach 1—2 Monaten wieder denselben Dienst bekam wie am ersten Tage. Auch waren in den Plänen Mittags- und Nachtpausen vorgesehen. Bei der Großen und Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wurde die Arbeitszeit durchschnittlich auf 14 Stunden herabgesetzt. Nur die Charlottenburger Pferdebahn verhielt sich in den Verhandlungen mit dem Polizeikommissar ablehnend, indem sie vorschützte, daß sie wegen ihrer finanziellen Lage (1890 = 1% Dividende), jede Vermehrung des Personals mit einer Herabsetzung der Löhne verbinden müßte.

Die Bemühungen des Kommissars für öffentliches Fuhrwesen erhielten einen neuen Impuls durch den Erlaß des Ministers für Handel und Gewerbe vom 6. März 1891 an sämtliche Regierungspräsidenten und an den Polizeipräsidenten von Berlin. Derselbe war veranlaßt durch das Vorgehen des Regierungspräsidenten zu Düsseldorf, dem es durch längere, gütliche Verhandlungen gelungen war, das Einverständnis der Straßenbahnverwaltungen zur Gewährung gewisser Erleichterungen für die dienstliche Inanspruchnahme der Kutscher und Motorwagenführer zu erlangen. Der Minister forderte die genannten Aufsichtsbehörden auf, sich von den Straßenbahnen, Omnibussen und Paketfahrten Dienstpläne einreichen zu lassen und Verhandlungen wegen Annahme der „Düsseldorfer Grundsätze" einzuleiten. In diesen Grundsätzen sind nun folgende Normen aufgestellt:

1. Die Zahl der Dienststunden des Fahrpersonals darf im Monat, zu 30 Tagen gerechnet, während des Winterhalbjahres (d. h. vom 16. Oktober bis zum 15. April) die Zahl von 312, und während des Sommerhalbjahres (d. h. vom 16. April bis zum 15. Oktober) die Zahl von 324 nicht überschreiten. Es ergiebt das bei 4 freien und 26 Arbeitstagen eine durchschnittliche tägliche Arbeitszeit von 12 Stunden im Winter und 12½ Stunden im Sommer.

2. Die Dienstzeit eines einzelnen Tages soll die Dauer von 14 Stunden nicht überschreiten.

3. Bei Berechnung der Dienstzeit sind Pausen, welche 8 Min. und länger dauern, als dienstfreie Zeit in Abzug zu bringen.

4. In der Regel soll alle 8 Tage ein dienstfreier Tag eintreten. Wenn jedoch durch andere Einrichtungen, insbesondere durch Anordnung sogenannter Reservedienstage d. h. von Tagen, an denen nur während einer beschränkten Zahl von Stunden zu arbeiten ist, eine weitere Erleichterung der Beamten eintritt, so soll es genügen, wenn alle 10 Tage ein dienstfreier Tag gewährt wird.

5. Der tägliche Dienst ist so einzurichten, daß dem Fahrpersonal eine halbe Stunde als Mittagspause freigegeben wird.

6. Dem Fahrpersonal ist an jedem 3. Sonntage Gelegenheit zum Besuche des Gottesdienstes seiner Konfession zu geben, und zwar, wenn irgendwie möglich, zum Besuche des Hauptgottesdienstes; wenn dies die Betriebseinrichtungen jedoch nicht gestatten, soll wenigstens Gelegenheit zum Besuche eines Nebengottesdienstes gegeben werden.

Die Punkte zu 4 und 6, welche sich auf die Sonntagsruhe beziehen, wollen wir zunächst außer acht lassen. Die übrigen Vorschriften treffen nur Kutscher, Lokomotivführer und Heizer bei Kleinbahnen; sie scheinen daher in der Hauptsache verkehrspolizeilichen Rücksichten, weniger socialpolitischen Gedanken entsprungen zu sein. Die Regelung des Dienstes der Schaffner ist ausschließlich dem Ermessen der einzelnen Verwaltungen anheimgestellt. Außerdem sind den Aufsichtsbehörden irgend welche Zwangsmittel zur Durchführung dieser Grundsätze nicht in die Hand gegeben; diese sind vielmehr nur auf gütliche Verhandlungen angewiesen. Im übrigen betonte der Ministerialerlaß besonders, daß die Düsseldorfer Grundsätze als eine für die Dauer befriedigende Regelung der Beschäftigung nicht angesehen werden sollten. Besonders sei der Besuch des Gottesdienstes für jeden Sonntag zu wünschen. Die endgültige Regelung der täglichen Maximalarbeitszeit und der Sonntagsbeschäftigung bleibe der reichsgesetzlichen Regelung oder der kaiserlichen Verordnung vorbehalten.

Wenn es auch den Bemühungen des Kommissars für öffentliches Fuhrwesen gelang, hier und da Erleichterungen für das Fahrpersonal zu erwirken, so kamen die Düsseldorfer Grundsätze in Berlin doch niemals zur vollkommenen Geltung. Namentlich wurde die Maximalarbeitszeit von 14 Stunden vielfach um mehrere Stunden überschritten. Es scheint dabei immer mehr auf die monatliche Gesamtarbeitszeit oder, was dasselbe ist, auf die Durchschnittsarbeitszeit als auf die Minimalarbeitszeit eines Tages überhaupt gesehen worden zu sein. Das Fahrpersonal des Dampfstraßenbahnkonsortiums z. B. hatte nach wie vor bis zur Umwandlung des Unternehmens in die Westliche Berliner Vorortbahn häufig 18—19 Stunden Dienst, ebenso wie die Angestellten der Charlottenburger Pferdebahn. Bei letzterer traten wesentliche Verbesserungen, speciell die Einteilung des Fahrpersonals in Gruppen, erst im Frühjahr 1899 ein, nachdem sich infolge von Agitationen entlassener Angestellter Kundgebungen der Unzufriedenheit seitens des Personals geltend gemacht hatten.

Unter Berliner Verkehrsverhältnissen scheinen die Düsseldorfer Grundsätze einen genügenden Schutz für das Fahrpersonal in der That nicht zu gewähren.

Nach ihnen dürfen z. B. bei Berechnung der monatlichen Gesamtdienstzeit Pausen von 8 Min. und längerer Dauer in Abzug gebracht werden. Solange die Pausen an den Endstationen in Berlin 16—20

Minuten dauerten, betrug zwar die nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechnete Arbeitszeit (Fahrdienst zuzüglich der Pausen bis zu einer Dauer von 7 Min.) häufig nicht mehr 12 bezw. $12^1/_2$ Stunde; dagegen war die Gesamtdienstzeit eine bedeutend höhere. Nehmen wir z. B. eine Fahrzeit von 53 Min. und eine Haltezeit von 20 Min. an, so würde jede Fahrt mit einer Arbeitszeit von 1 Stunde in Rechnung zu stellen sein. Es könnten also im Sommer in 12 Stunden 12 Fahrten geleistet werden. In Wirklichkeit dauert aber der reine Dienst auf dieser Strecke 12 × 13 d. h. 156 Min. länger, also rund $14^1/_2$ Stunden. Je länger die Haltepausen waren, desto länger dauerte der Dienst, während die berechnete Arbeitszeit stets dieselbe blieb. Man muß unseres Erachtens unter allen Umständen berücksichtigen, daß dies lange Verweilen an den Endpunkten doch keine vollkommene Ruhe ist, wie sie das Personal in seiner Häuslichkeit hat. Namentlich im Winter ist das längere Warten im Freien bei strenger Kälte geradezu eine Strapaze.

Nachdem infolge der Einführung des elektrischen Betriebes die Aufeinanderfolge der Wagen fast auf allen Linien bedeutend verkürzt worden ist, gehören allerdings Haltezeiten von über 7 Minuten zu den Seltenheiten. Die Gefahr eines Mißverhältnisses zwischen der nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechneten Arbeitszeit und der eigentlichen Dienstzeit ist also heute in Berlin nicht mehr in so hohem Maße zu befürchten.

Die Pausen sind jetzt im Gegenteil viel zu gering; sie betragen fast allgemein nur 4 Minuten, und selbst diese kommen häufig genug in Fortfall. Denn die Wagen treffen heute allzu häufig infolge von Verkehrsstockungen und sonstigen Betriebsstörungen schon mit Verspätung an den Endstationen ein. Im Winter gehören solche Verzögerungen geradezu zu den Regelmäßigkeiten — und zwar fast immer ohne Verschulden des Personals, infolge von Unfällen, Schneefall, Stauung des Wagenverkehrs u. s. w. Da aber die Abfahrtzeiten innegehalten werden müssen, so ist kaum Zeit übrig, um die für das Umkehren der Fahrtrichtung nötigen Manipulationen vorzunehmen. Nicht selten treffen die Wagen sogar später auf der Endstation ein, als sie abfahren sollen. Z. B. traf ein Wagen mit 6 Min. Verspätung auf der Endhaltestelle in der Kreuzbergstraße ein; er mußte also unter Verzicht auf die 4 Minuten Pause schon mit mehreren Minuten Verspätung abfahren. Die Leute haben dann aber keine Zeit mehr für die Befriedigung ihrer persönlichen Bedürfnisse; das Austreten müssen sie in aller Eile hinter dem Wagen besorgen. Die Einrichtung von Bedürfnisanstalten in unmittelbarer Nähe der Haltestellen würde sich daher als ein Segen erweisen. Nicht selten kommt es vor, daß die Leute ihr

Frühstück oder Abendbrot wieder nach Hause mitbringen, da sie unterwegs keine Zeit hatten. Durch das Ausfallen der Pausen wird gewöhnlich allmählich wieder eine Regelmäßigkeit im Betriebe erzielt.

Selbst bei pünktlichstem Eintreffen auf den Endstationen können die jetzigen Pausen von durchschnittlich 4 Minuten dem Fahrpersonal eine Ruhe nicht gewähren. Meist wird sie noch von den zum Umkehren der Fahrtrichtung nötigen Verrichtungen in Anspruch genommen. Beim Aufstellen der Fahrpläne ist zwar bereits auf das „Umlegen" eine Zeit von 2 Minuten bei einfachen und eine solche von 4 Min. bei Anhängewagen gerechnet, so daß eigentlich 4 Minuten vollkommene Pause zur Verfügung stehen. Indessen dauert das Umlegen meist länger als 2 bezw. 4 Minuten. Besonders das Rangieren mit Anhängewagen erfordert Zeit und Kraftanstrengung. Wir können es nur für allzu berechtigt halten, daß die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn bei Gelegenheit des Streiks danach gestrebt haben, daß die Haltezeit an den Endstationen nach Möglichkeit 12 Minuten betragen und als Dienst berechnet werden soll.

Unseres Erachtens sollte man sowohl in Berlin wie in anderen verkehrsreichen Städten die ganze Zeit, welche zwischen der Abfahrt vom Bahnhofe und der Wiederankunft auf demselben (also auch unter Berücksichtigung der Wegestrecken zwischen Bahnhof und Abfahrtstelle) liegt, als Fahrzeit betrachten. Zu dieser würde sich dann noch die Zeit, welche zum Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst gebraucht wird, gesellen. In denjenigen Fällen, in denen die Angestellten ohne ihr Verschulden oder gegen ihren Willen gezwungen sind, einen weiten Weg — vielleicht mehr als eine Viertelstunde — von ihrer Behausung bis zum Bahnhofe zurückzulegen, sollte billigerweise wenigstens die jene Viertelstunde überschreitende, zur Zurücklegung des Weges nötige Zeit als Arbeitszeit in Ansatz kommen.

Unter Beobachtung dieser Grundsätze wollen wir nunmehr untersuchen, wie sich heute die Arbeitszeit des Fahrpersonals in Berlin wirklich gestaltet.

Der Vorbereitungsdienst dauert durchschnittlich bei den Schaffnern 15, bei den Führern und Kutschern mindestens 25 Minuten. Wo das Fahrpersonal noch zu umfangreicheren Reinigungs- und Putzarbeiten herangezogen wird, wie bei Siemens und Halske und bei der Kontinentalen Gesellschaft, kommt es mit obigen Zeiträumen nicht einmal aus. Als Abfertigungsdienst sollten für Kutscher und Führer durchschnittlich 5, für den Schaffner 15 Minuten gerechnet werden. Die eigentliche Fahrzeit würde sich also bei beiden Kategorien um 30 Minuten verlängern.

Wir heben dabei ganz besonders hervor, daß man sich bei Beurteilung

der Arbeitszeiten nach den von den Unternehmern aufgestellten Dienstverteilungsplänen allein nicht immer richten kann. Denn in der Praxis treten häufig so große Verschiebungen bezw. Veränderungen in der Dienstverteilung ein, daß die thatsächlichen Verhältnisse wesentlich anders liegen. Vor allen Dingen enthalten die Pläne keine Angaben über Überstunden. Diese kommen aber beim Fahrpersonal ziemlich oft vor. Z. B. haben diejenigen, welche die Früh- oder Nachtwagen für das in Berlin wohnende Personal, sowie abends die Kassenwagen zum Transport der Kassen nach der Direktion zu besorgen haben, einen 2—3 Stunden längeren Dienst als sonst. Außerdem werden in den Plänen die Zeiten für den Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst gewöhnlich viel zu gering angesetzt. Z. B. werden gewöhnlich für erstere bei den Führern nur 10 Minuten gerechnet. Wenn man ein richtiges Bild über die Fahrzeiten erlangen will, ist es durchaus notwendig, auch bei den Angestellten selbst Erhebungen anzustellen. Hierbei aber stößt man gewöhnlich auf Schwierigkeiten, weil den Leuten die „Wahrung des Dienstgeheimnisses" streng anbefohlen wird. Bei Strafe sofortiger Entlassung ist es ihnen vielfach verboten, irgend welche Auskunft bezüglich des Gehaltes, der Dienstzeit u. s. w. an Civilpersonen zu geben.

Man muß jetzt beim Personal hinsichtlich der Fahrzeiten 2 Gruppen unterscheiden, nämlich

1. Motorwagenführer und
2. Pferdebahnkutscher und Schaffner.

Die ersteren erfreuen sich einer besonderen Fürsorge der Berliner Stadtverwaltung. Dieser gebührt das Verdienst, in allen mit Straßen-, Untergrund- und Hochbahnunternehmern abgeschlossenen Verträgen die Bedingung gestellt zu haben, daß die Führer nur ausnahmsweise länger als 10 Stunden täglich beschäftigt werden dürfen. Es kommt also bei Berechnung dieser 10 Stunden nicht auf den Monatsdurchschnitt, sondern auf die Maximalarbeitszeit eines einzelnen Tages an. Infolge dieser vertraglichen Abmachungen ist zwar die Dienstzeit der Motorwagenführer kürzer als diejenige der Kutscher und Schaffner geworden, indessen haben wir zu der Überzeugung gelangen müssen, daß die 10 Stunden bis zu dem Ausbruch des Strikes bei weitem überschritten worden sind. Tage mit 11 und 12 Stunden fanden bei fast allen Unternehmern verschiedene Male im Monat statt.

Am schlimmsten war die Überschreitung bei der Großen Berliner Straßenbahn. Bei den übrigen Gesellschaften betrug wenigstens der Monatsdurchschnitt ungefähr 10 Stunden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn aber wurde auch dieser nicht innegehalten. Hier lag der Durchschnitt auf einzelnen Bahnhöfen zwischen $10^1/_2$ und 11 Stunden. Im letzten Winter

Dienstverteilungsplan für Motorwagenführer auf dem Depot „Rixdorf" an 36 aufeinanderfolgenden Tagen.

Tour 1: Linie Britz—Schönhauser Allee.
Tour 2: Linie Fichtestraße—Schönhauser Allee
Tour 3: Linie Britz(Verbindungsbahn)—Spittelmarkt.

Nr. des Tages.	Wie oft waren die einzelnen Touren zurückzulegen?	Der Dienst dauerte		Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst.		Zwischenpause		Nachtpause weniger als 8 Stunden		Bemerkungen.
		von	bis	St.	Min.	St.	Min.	St.	Min.	
1	3mal Tour 1	4^{40}	12^{14}	12	34	1	46			
	Reservedienst	2^{00}	7^{00}							
2	3mal Tour 1	5^{40}	1^{14}	11	40	2	05			
	1 „ „ 2	3^{19}	4^{55}			—	37			
	2 „ „ 3	5^{32}	8^{02}					7	12	
3	3 „ „ 1	5^{14}	12^{50}	11	42	1	57			
	1 „ „ 2	2^{47}	4^{23}			—	57			
	2 „ „ 3	5^{20}	7^{50}							
4	2 „ „ 2	5^{16}	9^{11}	11	23	8	07			
	3 „ „ 1	5^{18}	12^{46}					5	28	
5	3 „ „ 1	6^{14}	1^{50}	10	50	2	33			
	2 „ „ 2	4^{23}	7^{37}							
6	2 „ „ 2	6^{13}	9^{59}	10	58	2	51			
	3 „ „ 1	12^{50}	8^{02}							
7	2 „ „ 2	5^{40}	9^{48}	11	47	7	43			
	3 „ „ 1	5^{26}	1^{16}			4	57	5	58	
8	1 „ „ 3	7^{14}	8^{32}	11	42	—	55			
	2 „ „ 2	9^{27}	12^{39}			—	59			
	3 „ „ 1	1^{38}	8^{50}							{8 St. 2 Min. Nachtpause}
9	3 „ „ 1	4^{52}	12^{26}	10	50	1	49			
	2 „ „ 2	2^{15}	5^{31}							
10	1 „ „ 2	5^{56}	8^{21}	10	53	4	02			
	1 „ „ 2	12^{23}	1^{59}			3	08			
	4 „ „ 2	5^{07}	11^{59}					6	26	
11	1 „ „ 2	6^{25}	8^{45}	10	44	3	54			
	1 „ „ 2	12^{39}	2^{15}			3	16			
	4 „ „ 2	5^{31}	12^{19}					6	05	
12	2 „ „ 1	6^{26}	11^{38}	10	06	2	24			
	1 „ „ 1	2^{02}	4^{26}			1	18			
	2 „ „ 3	5^{44}	8^{14}							
13	Reservedienst	6^{06}	2^{00}	11	56	2	39			
	1mal Tour 2	4^{39}	8^{35}					7	55	
14	Reservedienst	4^{30}	12^{00}	10	38	1	59			
	2mal Tour 2	1^{59}	5^{07}							
15	1 „ „ 3	7^{02}	8^{22}	11	34	4	16			
	2 „ „ 1	12^{38}	5^{26}			2	36			
	2 „ „ 1	8^{02}	1^{28}							
16	2 „ „ 2	9^{43}	12^{55}	10	58	5	43			
	3 „ „ 1	6^{38}	2^{24}					7	51	

Nr. des Tages.	Wie oft waren die einzelnen Touren zurückzulegen?	Der Dienst dauerte von	bis	Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. St.	Min.	Zwischenpause St.	Min.	Nachtpause weniger als 8 Stunden St.	Min.	Bemerkungen.
17	1mal Tour 2	10^{15}	11^{51}	10	16	1	52			
	1 " " 2	1^{43}	3^{19}			1	26			
	4 " " 2	4^{45}	$11^{\underline{49}}$					5	49	
18	1 " " 3	$5^{\underline{38}}$	7^{14}	11	50	5	98			
	2 " " 1	1^{02}	5^{50}			2	36			
	2 " " 1	$8^{\underline{26}}$	$1^{\underline{52}}$					4	58	
19	3 " " 1	6^{50}	1^{26}	10	06	3	42			
	3 " " 3	5^{08}	$8^{\underline{38}}$							
20	3 " " 1	6^{38}	2^{14}	10	06	3	42			
	2 " " 3	5^{56}	$8^{\underline{26}}$							
21	2 " " 2	6^{33}	10^{15}	11	32	7	35			
	3 " " 1	5^{50}	$1^{\underline{40}}$					5	52	
22	1 " " 3	7^{32}	8^{50}	12	14	2	45			
	2 " " 2	11^{35}	2^{47}			1	39			
	3 " " 1	4^{26}	$12^{\underline{10}}$					5	40	
23	3 " " 1	$5^{\underline{50}}$	1^{26}	11	—	4	54			
	2 " " 2	6^{19}	$9^{\underline{43}}$							
24	3 " " 1	6^{02}	1^{38}	11	32	3	12			
	2 " " 2	4^{50}	$8^{\underline{46}}$							
25	1 " " 3	$5^{\underline{36}}$	7^{12}	11	44	5	02			
	2 " " 1	12^{14}	5^{02}			2	36			
	2 " " 1	$7^{\underline{38}}$	$12^{\underline{58}}$							
26	1 " " 2	9^{59}	11^{35}	11	18	1	20			
	1 " " 1	12^{55}	3^{31}			2	22			
	3 " " 1	5^{43}	$12^{\underline{49}}$					6	06	
27	2 " " 2	6^{55}	10^{31}	11	48	1	43			
	3 " " 1	12^{14}	$8^{\underline{26}}$							
28	3 " " 1	$5^{\underline{04}}$	12^{38}	10	46	1	51			
	2 " " 2	2^{31}	5^{43}							
29	1 " " 3	6^{06}	7^{32}	11	40	5	54			
	2 " " 1	1^{26}	$6^{\underline{14}}$			2	36			
	2 " " 1	$8^{\underline{50}}$	$2^{\underline{16}}$							
30	2 " " 2	11^{51}	3^{03}	10	56	1	35			
	3 " " 1	4^{38}	$12^{\underline{22}}$					5	32	
31	2 " " 3	$5^{\underline{54}}$	8^{48}	10	32	2	50			
	1 " " 1	11^{38}	2^{02}			—	12			
	1 " " 1	2^{14}	4^{38}			5	—			
	1 " " 1	$9^{\underline{38}}$	$12^{\underline{28}}$					4	02	
32	Reservedienst	$4^{\underline{30}}$	$6^{\underline{00}}$	10	44					
	2mal Tour 3	6^{00}	8^{44}			5	06			
	3 " " 2	1^{50}	$6^{\underline{38}}$			—	59			
	1 " " 2	$7^{\underline{37}}$	$9^{\underline{59}}$							
33	2 " " 2	9^{11}	12^{21}	11	—	5	53			
	3 " " 1	$6^{\underline{14}}$	$2^{\underline{04}}$							
34	2 " " 2	10^{31}	1^{43}	10	24	—	43			
	3 " " 1	2^{26}	9^{38}					7	50	
35	3 " " 1	$5^{\underline{28}}$	1^{02}	10	50	2	01			
	2 " " 2	3^{03}	$6^{\underline{19}}$							
36	2 " " 2	$5^{\underline{31}}$	9^{27}	11	08	2	59			
	3 " " 1	12^{26}	$7^{\underline{38}}$							

Dienstverteilungsplan

für Motorwagenführer auf dem Bahnhof „Kreuzbergstraße" der Großen Berliner Straßenbahn an 70 aufeinanderfolgenden Tagen.

Nr. des Tages.	Ankunft auf dem Depot.	Vorbereitungsdienst.	Fahrzeit von . . . bis	Zwischenpause.		Fahrzeit von . . . bis	Abfertigungsdienst.	Gesamtdienstzeit.		Nachtpause weniger als 8 Stunden		Bemerkungen.
		Min.		St.	Min.		Min.	St.	Min.	St	Min.	
1	$5^{\underline{00}}$	25	$5^{\underline{25}}$—12^{17}	—	56	1^{13}—4^{41}	—	10	45			
2	$5^{\underline{10}}$	25	$5^{\underline{35}}$—11^{42}	—	48	12^{30}—4^{42}	—	10	44			
3	6^{37}	25	7^{02}—1^{53}	6	40	$8^{\underline{33}}$—$12^{\underline{06}}$	5	10	54	5	43	
4	$5^{\underline{54}}$	25	6^{19}—8^{16}	8	44	5^{00}—$1^{\underline{25}}$	5	10	52			
5	12^{15}	—	12^{15}—2^{09}	2	08	4^{17}—$12^{\underline{52}}$	5	10	34			
6	11^{42}	—	11^{42}—$10^{\underline{05}}$				5	10	26	7	06	
7	$5^{\underline{16}}$	25	$5^{\underline{41}}$—11^{54}	—	42	12^{36}—4^{48}	—	10	50			
8	12^{08}	—	12^{08}—2^{24}	2	18	4^{42}—$1^{\underline{03}}$	5	10	40	4	44	
9	$5^{\underline{52}}$	25	6^{17}—3^{34}					9	42			
10	$6^{\underline{00}}$	25	6^{25}—12^{36}	8	02	$8^{\underline{48}}$—$12^{\underline{47}}$	5	10	50			
11	1^{28}	—	1^{28}—$10^{\underline{50}}$				5	9	27	7	19	
12	6^{14}	25	6^{39}—1^{14}	—	32	1^{46}—5^{30}	—	10	44			
13	6^{10}	25	6^{35}—3^{52}					9	42			
14	$5^{\underline{09}}$	25	$5^{\underline{34}}$—12^{25}	—	56	1^{21}—4^{49}	—	10	44			
15	12^{02}	—	12^{02}—2^{18}	2	54	5^{12}—$1^{\underline{43}}$	5	10	52			
16	12^{00}	—	12^{00}—$10^{\underline{28}}$				5	10	33			
17	7^{04}	25	7^{29}—9^{00}	4	14	1^{14}—$9^{\underline{33}}$	5	10	20			
18	$5^{\underline{58}}$	25	6^{23}—3^{40}					9	42			
19	$5^{\underline{00}}$	25	$5^{\underline{25}}$—1^{30}	5	40	$7^{\underline{10}}$—$9^{\underline{15}}$	—	10	35			
20	1^{20}	—	1^{20}—$8^{\underline{02}}$	1	20	$9^{\underline{22}}$—$1^{\underline{10}}$	5	10	35			
21	12^{47}	—	12^{47}—4^{25}	2	—	$6^{\underline{25}}$—$1^{\underline{19}}$	5	10	37			
22	10^{56}	—	10^{56}—$9^{\underline{32}}$					10	36			
23	12^{14}	—	12^{14}—$6^{\underline{38}}$	2	15	$8^{\underline{53}}$—$1^{\underline{19}}$	5	10	55			
24	12^{07}	—	12^{07}—2^{01}	1	59	4^{00}—$12^{\underline{44}}$	5	10	43	5	23	
25	6^{12}	25	6^{37}—12^{48}	7	47	$8^{\underline{35}}$—$12^{\underline{55}}$	5	11	01	4	17	
26	$5^{\underline{17}}$	25	$5^{\underline{42}}$—12^{33}	—	47	1^{20}—4^{52}	5	10	53			
27	$5^{\underline{42}}$	25	6^{07}—12^{24}	1	51	{ 2^{15}—4^{30} { $7^{\underline{03}}$—$9^{\underline{39}}$		11	24			
28	7^{02}	25	7^{27}—12^{10}	7	34	$7^{\underline{44}}$—$1^{\underline{40}}$	5	11	09			
29	1^{15}	—	1^{15}—4^{58}	1	42	$6^{\underline{40}}$—$12^{\underline{33}}$	5	9	41			
30	3^{45}	—	3^{45}—$1^{\underline{13}}$				5	9	43			
31	2^{07}	—	2^{07}—$12^{\underline{36}}$				5	10	34	5	24	
32	6^{04}	25	6^{29}—3^{46}					9	42			
33	$5^{\underline{00}}$	25	$5^{\underline{25}}$—12^{00}	5	—	5^{00}—$8^{\underline{00}}$	—	10	—			{ Reservedienst { von 5^{00}—$8^{\underline{00}}$
34	$5^{\underline{25}}$	25	$5^{\underline{50}}$—12^{41}	—	46	1^{27}—5^{00}	5	10	54			
35	$5^{\underline{28}}$	25	$5^{\underline{53}}$—12^{12}	—	38	12^{50}—5^{12}	—	11	06			
36	$5^{\underline{57}}$	25	6^{22}—1^{13}	7	27	8^{40}—$12^{\underline{22}}$	5	11	03	5	55	
37	6^{22}	25	6^{47}—1^{22}	4	14	5^{36}—$9^{\underline{25}}$	5	10	54	7	52	
38	$5^{\underline{22}}$	25	$5^{\underline{47}}$—12^{06}	—	34	12^{40}—5^{00}	—	11	04			
39	6^{46}	25	7^{11}—1^{46}	7	42	$9^{\underline{28}}$—$1^{\underline{30}}$	5	11	07			
40	3^{27}	—	3^{27}—$1^{\underline{05}}$				5	9	43			
41	1^{30}	—	1^{30}—5^{30}	1	10	$6^{\underline{40}}$—$1^{\underline{10}}$	5	10	35			
42	12^{00}	—	12^{00}—5^{46}	2	04	$7^{\underline{50}}$—$12^{\underline{50}}$	5	10	51			
43	3^{10}	—	3^{10}—$12^{\underline{41}}$				5	9	36	5	52	

Nr. des Tages.	Ankunft auf dem Depot.	Vorbereitungsdienst. Min.	Fahrzeit von ... bis	Zwischenpause. St.	Zwischenpause. Min.	Fahrzeit von ... bis	Abfertigungsdienst. Min.	Gesamtdienstzeit. St.	Gesamtdienstzeit. Min.	Nachtpause weniger als 8 Stunden St.	Nachtpause weniger als 8 Stunden Min.	Bemerkungen.
44	6^{38}	25	7^{03}—1^{38}	3	42	5^{20}—$9^{\underline{09}}$	5	10	54			
45	$5^{\underline{33}}$	25	$5^{\underline{58}}$—12^{49}	—	46	1^{35}—5^{13}	—	10	54			
46	6^{22}	25	6^{47}—10^{28}	1	42	12^{10}—2^{04} 3^{40}—$7^{\underline{22}}$	—	9	02			
47	$5^{\underline{48}}$	25	6^{13}—12^{30}	4	10	4^{40}—9^{03}	—	11	05			
48	$5^{\underline{46}}$	25	6^{11}—3^{28}					9	42			
49	6^{16}	25	6^{41}—12^{16}	4	34	4^{50}—$9^{\underline{15}}$	—	10	25			
50	6^{30}	25	6^{55}—1^{45}	3	10	4^{55}—$8^{\underline{33}}$	—	10	53			
51	6^{20}	25	6^{45}—8^{45}	8	35	5^{20}—$1^{\underline{50}}$	5	11	—			
52	3^{15}	—	3^{15}—$12^{\underline{50}}$				5	9	40			
53	1^{12}	25	1^{37}—$7^{\underline{54}}$	1	11	$9^{\underline{05}}$—$1^{\underline{00}}$	5	10	42			
54	3^{20}	—	3^{20}—$12^{\underline{57}}$				5	9	42			
55	9^{40}	25	10^{05}—3^{16}	—	29	3^{45}—$7^{\underline{28}}$	—	9	19			
56	$5^{\underline{40}}$	25	6^{05}—12^{57}	—	46	1^{43}—5^{21}	—	10	55			
57	$5^{\underline{34}}$	25	$5^{\underline{59}}$—12^{18}	—	47	1^{05}—5^{24}	—	11	03			
58	$5^{\underline{50}}$	25	6^{15}—1^{05}	3	25	4^{30}—$6^{\underline{25}}$ $6^{\underline{50}}$—$8^{\underline{41}}$	—	11	01			
59	6^{30}	25	6^{55}—1^{30}	7	50	$9^{\underline{20}}$—$1^{\underline{20}}$	5	11	05			
60	12^{40}	—	12^{40}—4^{17}	—	28	4^{45}—11^{55}	5	10	52			
61	12^{55}	—	12^{55}—2^{49}	1	36	4^{25}—$1^{\underline{10}}$	5	10	44			
62	1^{50}	—	1^{50}—$12^{\underline{20}}$				5	10	35	6	11	
63	6^{36}	25	7^{01}—1^{12}	5	18	$6^{\underline{30}}$—$10^{\underline{45}}$	5	10	56	6	50	
64	$5^{\underline{40}}$	25	6^{05}—3^{22}					9	42			
65	6^{05}	25	6^{30}—1^{21}	3	49	5^{10}—$8^{\underline{49}}$	—	10	55			
66	11^{50}	—	11^{50}—$10^{\underline{15}}$				5	10	30			
67	12^{25}	—	12^{25}—2^{17}	1	58	4^{15}—$1^{\underline{00}}$	5	10	42			
68	2^{18}	—	2^{18}—$8^{\underline{38}}$	—	37	$9^{\underline{15}}$—$1^{\underline{35}}$	5	10	45			
69	12^{30}	—	12^{30}—4^{09}	—	31	4^{40}—$11^{\underline{50}}$	5	10	54	6	29	
70	6^{24}	25	6^{49}—1^{00}	3	25	4^{25}—$8^{\underline{43}}$	—	10	54			

soll der Dienst besonders lange gewesen sein. Im vorstehenden geben wir die uns von Angestellten übergebenen Dienstpläne des Bahnhofs „Rixdorf" und „Kreuzbergstraße" wieder.

Auf dem Rixdorfer Depot betrug also das Minimum 10 Std. 6 Min., das Maximum 12 Std. 34 Min. und der Durchschnitt 10 Std. 56 Min.; auf dem Depot „Kreuzbergstraße" das Minimum 9 Std. 2 Min., das Maximum 11 Std. 24 Min. und der Durchschnitt 10 Std. 19 Min. Am einfachsten gewinnt man einen Überblick über die Arbeitszeit dadurch, daß man die Anzahl der zu leistenden Touren feststellt. Hierüber giebt die nachfolgende Tabelle einige Auskunft.

Die längste Dienstzeit finden wir auf denjenigen Bahnhöfen, bei denen das Fahrpersonal an demselben Tage die Linien wechselt, wie dies aus

Übersicht
über die von den Motorwagenführern auf den verschiedenen Strecken zurückzulegenden Doppeltouren.

Strecke	Fahrzeit für die einfache Tour. Min.	Fahrzeit für die doppelte Tour. Min.	Wartezeit auf dem einen Ende. Min.	Wartezeit auf dem anderen Ende. Min.	Gesamtdauer einer Doppeltour. Min.	Wieviel Doppeltouren sind zu leisten?	Also Gesamtdienstzeit einschl. Vorbereitungs- und Abfertigungsdienst. St.	Min.
Kreuzberg — Brunnenstraße (Ecke Demminerstraße)	44	88	6	10	104	6	10	54
Kreuzberg—Gesundbrunnen	54	108	6	bis 12	118	5	10	20
Marheinekeplatz—Gesundbrunnen	48	96	5	7	108	6	11	18
Bergmannstraße—Behrenstraße	19	38	6	10	54	12	11	18
Ringbahn, sowohl innerer wie äußerer Ring	80[1]	—	16	—	96	7	11	42
Alexanderplatz—Bahnhof Ebersstr.	45	90	4	9	103	7	12	31
Alexanderplatz — Französischestr. — Nollendorfplatz	36	72	9	9	90	7	11	—
Dönhoffsplatz—Schlesische Brücke	23	46	6	8	60	10	10	30
Schlesische Brücke—Behrenstraße	30	60	10	4	74	8	10	22
Treptow—Behrenstraße	38	76	4	10	90	7	11	—
Schlesisches Thor—Schöneberg	48	96	6	6	108	5	9	30
Dönhoffsplatz—Rixdorf	39	78	2	10	90	7	11	—
Schlesisches Thor—Zool. Garten	42	84	4	8	96	6	10	6
Moritzplatz—Britz	36	72	2	10	84	7	10	18
Müllerstraße—Hasenhaide	54	108	6	6	120	5	10	10
Moritzplatz—Knesebeckstraße	24	48	2	10	60	10	10	30

[1] Es wird entweder der äußere oder der innere Ring gefahren; nach Zurücklegen des Ringes 16 Min. Pause.

obigem Plane des Rixdorfer Depots zu ersehen ist. Unter solchem Wechseln haben die Angestellten gerade in den letzten Jahren viel zu leiden gehabt; wir haben indessen bereits erwähnt, daß die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn diesem Übelstande jetzt Abhilfe geschaffen hat.

Der Dienst der Kutscher und Schaffner, gleichviel ob letztere im elektrischen oder im Pferdebetrieb thätig sind, dauert noch länger als derjenige der Führer. Im elektrischen Betriebe z. B. fährt der Schaffner gewöhnlich 1 Tour, d. h. rund 1½ Stunde länger als der Führer. Bei der Charlottenburger Gesellschaft kamen im letzten Winter einmal 16 Std. 50 Min. nach dem Dienstverteilungsplane vor. Bei der Großen Berliner Straßenbahn schwankt der Dienst im allgemeinen zwischen 11 und 14 Stunden. Der allgemeine Durchschnitt dürfte ungefähr 12½ Stunde betragen. Bei Siemens und Halske kommen im Durchschnitt nur 11, bei der Gesellschaft für Untergrundbahnen sogar nur 10 Stunden heraus.

Zu dem durch die Dienstverteilungspläne festgesetzten regelmäßigen Dienst von etwa 10½ Stunden bei den Führern und 12½ Stunden bei Kutschern und Schaffnern treten die erwähnten Überstunden, welche namentlich durch die Inbetriebsetzung von Einsatzwagen an Sonnabenden und Sonntagen nötig werden, hinzu. Durch sie wird die Zahl der Tage mit einem die durchschnittliche Arbeitszeit übersteigenden Dienste vermehrt. Man kann im allgemeinen in der Woche 4 Überstunden annehmen, sodaß sich die durchschnittliche Arbeitszeit bei den Führern auf rund 11, bei den Schaffnern auf rund 13 Stunden erhöht.

Auf denjenigen Depots, bei denen die Leute ohne ihr Verschulden gezwungen sind, einen weiten Weg von ihrer Behausung bis zum Bahnhof zurückzulegen, muß man billigerweise verhältnismäßig mehr rechnen. Dies ist z. B. der Fall auf verschiedenen in den Vororten liegenden Depots der Großen Berliner Straßenbahn, auf dem Bahnhof „Treptow“ von Siemens und Halske, namentlich auch bei der Kontinentalen Gesellschaft. In Hohen-Schönhausen sind die Wohnungen so knapp, daß die Hälfte des Fahrpersonals in Berlin wohnen muß. Früh- und Nachtwagen werden für die Leute nicht eingestellt; infolgedessen müssen sie häufig den ¾ Stunden langen Weg morgens oder nachts zu Fuß zurücklegen, wenn sie es nicht vorziehen, gleich auf dem Depot in Hohen-Schönhausen zu übernachten. Mittags haben sie zwar Fahrgelegenheit, jedoch bleibt immer ein Zeitverlust. Besser wäre es in diesem Falle, wenn Einrichtungen getroffen würden, daß das Personal sich gleich in Berlin ablösen kann. Auf dem Bahnhof „Elsenstraße“ der Großen Berliner Straßenbahn ging im letzten Winter zwar morgens ein Frühwagen, nachts aber nicht; alle die später als 12 Uhr

nachts auf dem Depot fertig waren, mußten nach Berlin laufen, was bei nasser Witterung oder strenger Kälte keine Annehmlichkeit war. Sehr übel daran sollen die zum Depot „Kl. Frankfurterstraße" gehörigen Angestellten während des Umbaues im Jahre 1898 gewesen sein. Sie wohnten alle in der Nähe des Depots. Während des Umbaues wurde der Betrieb nach dem Depot „Lichtenberg" verlegt. In der ganzen Zeit hatten die Leute $1^1/_2$ Stunden länger Dienst. Denn sie mußten zunächst morgens zu Fuß den einstündigen Weg nach Lichtenberg zurücklegen und dann den Wagen wieder nach der Kl. Frankfurterstraße, wo der fahrplanmäßige Betrieb begann, zurückfahren; denselben Zeitverlust hatten sie event. nachts, von den Mittagspausen garnicht zu reden. Irgend welche Anrechnung für das Zurücklegen so weiter Wege auf die Dienstzeit finden wir aber nirgends. Eine umfangreichere Einstellung von Mannschaftswagen seitens der Vorortdepots morgens und in der Nacht wäre ebenfalls zu wünschen.

Infolge des Strikes sind nun bei der Großen Berliner Straßenbahn ganz bedeutende Herabsetzungen der Arbeitszeiten erfolgt, die auch zweifellos auf die anderen Unternehmungen günstige Wirkungen ausüben werden. Die Direktion hat die tägliche Dienstzeit der Führer und Kutscher auf durchschnittlich 9, diejenige der Schaffner auf durchschnittlich 11 Stunden herabgesetzt.

Nach den auf allen Depots jetzt neu eingeführten Plänen schwankt der Dienst daher ungefähr zwischen 8 und 10 Stunden bei den Führern und Kutschern, sowie zwischen 10 und 12 Stunden bei den Schaffnern. Überschreitungen dieser Grenzen sind bis jetzt — abgesehen von einzelnen Überstunden, die aber auch jetzt mit 50 Pf. anstatt der früheren 25 Pf. bezahlt werden — nicht vorgekommen. Wir sind der Überzeugung, daß das Fahrpersonal mit diesem Dienste vollauf zufrieden sein kann.

Außerdem sind infolge des Strikes zwei für die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn sehr lästige Einrichtungen verbessert resp. beseitigt worden. Es ist nämlich erstens von der Direktion versprochen worden, daß das Verschicken der Beamten nach anderen Depots an den Sonntagen so viel als möglich vermieden und in unvermeidlichen Fällen der Weg als Überstunde bezahlt werden soll. Früher mußten nämlich viele Angestellten an verkehrsreichen Sonntagen auf den Linien eines anderen Depots fahren, weil dort mehr Personal gebraucht wurde als auf demjenigen Bahnhofe, dem es ständig zuerteilt war. Wenn die Angestellten auch freie Fahrt auf der Straßenbahn hatten oder bei größerer Anzahl event. in der Nacht durch einen besonderen Mannschaftswagen nach Hause gebracht wurden, so verlängerte sich doch ihr ohnehin schon langer Dienst infolge

des Weges häufig um mehr als 1 Stunde, ohne daß dafür eine Bezahlung erfolgte. Zweitens aber — und dies ist wohl das Wesentlichste — ist zu hoffen, daß infolge des Versprechens der Direktion das für die Angestellten sehr lästige Institut der „Springer" aufhören wird. Zu letzteren gehörten zunächst alle diejenigen Führer, Kutscher und Schaffner, welche sich noch in der sechsmonatlichen Probezeit oder sogar erst in einer Stellung als Ersatzführer resp. Schaffner befanden. Endlich wurden auch ältere Angestellte auf ungefähr 4 Wochen lang als „Springer" beschäftigt. Diese hatten nun die Aufgabe, den auf den verschiedenen Bahnhöfen infolge von Krankheiten, Beurlaubungen u. s. w. regelmäßig fast an jedem Tage entstehenden Bedarf an Personal zu decken. Sie blieben daher nicht auf einem bestimmten Bahnhofe, sondern wurden heute nach diesem, morgen nach jenem Depot je nach Bedarf verschickt. Waren sie dann nachts um 12 oder 1 Uhr auf dem fremden Bahnhofe mit dem Dienst fertig, so mußten sie häufig den weiten Weg nach Hause sogar zu Fuß zurücklegen, um dann event. am nächsten Morgen denselben Weg noch einmal zu machen. Auf diese Weise war der Dienst der Springer oft zwei Stunden länger als derjenige der anderen Bediensteten. Das Mittagbrot mußten sie natürlich gewöhnlich im Wirtshaus einnehmen, da sie in der kurzen Pause nicht erst nach Hause fahren konnten. Ihre Nachtruhe beschränkte sich auf wenige Stunden. Der Dienst der Springer wurde daher von allen davon Betroffenen als eine schwere Bedrückung empfunden. Da die Direktion jetzt versprochen hat, Verschickungen nach anderen Depots nach Möglichkeit zu vermeiden, so hoffen wir, daß nunmehr auch das Institut der Springer aufhören wird. Es wird sich dies leicht dadurch erreichen lassen, daß auf jedem Depot die erforderliche Anzahl von Reservemannschaften gehalten wird.

Die Mittagspausen lassen ebenso wie die Nachtpausen z. Zt. noch manches zu wünschen übrig.

Als Mittagspause fordern die Düsseldorfer Grundsätze nur eine halbe Stunde. Dies ist aber viel zu wenig. Die Große Berliner Straßenbahn gewährt durchgehend eine eigentliche Mittagspause von mindestens einer Stunde. Bei der Charlottenburger Straßenbahn dagegen kamen im letzten Winter für die Führer verschiedentlich nur Pausen von 15—20 Minuten bei 10—11 stündigem Dienst vor. Ebenso war der Dienst eines Kutschers, welcher von 6^{40} vorm. bis 12^{08} abends reichte, nur durch eine Mittagspause von 38 Minuten unterbrochen. Erfolgt eine mehrmalige Ablösung, wie bei der Charlottenburger und der Großen Berliner Straßenbahn, so giebt es zwei Zwischenpausen am Tage. Hiervon ist dann aber die eine

gewöhnlich nur von ganz kurzer Dauer. Z. B. wurde der $12\frac{1}{4}$ stündige Dienst eines Kutschers unterbrochen durch folgende Pausen:

12^{24} bis 12^{40} und 5^{04} bis 5^{20}.

Ebenso hatte ein Führer von 7^{05} vorm. bis 1^{07} nachts Dienst; dazwischen lagen Pausen von

1^{37} bis 6^{07} und von 8^{59} bis 9^{45}.

Die oben abgedruckten Dienstverteilungspläne geben sowohl über die Mittags- als auch über die Nachtpausen einigen Aufschluß. Über die letzteren wird noch mehr geklagt als über die ersteren. Die Düsseldorfer Grundsätze enthalten über die Nachtruhe gar keine Bestimmungen. Allzu oft beträgt die Nachtruhe nur 6—7 Stunden. An Sonnabenden und Sonntagen sollen häufig nicht mehr als 4 Stunden zum Schlafen übrig geblieben sein.

Unseres Erachtens muß sowohl bei der Mittags- als auch bei den Nachtpausen ebenfalls der Weg in Betracht gezogen werden, den der Angestellte zwischen seiner Wohnung und dem Depot zurücklegen muß. Nehmen wir an, daß derselbe durchschnittlich $\frac{1}{4}$ Stunde beträgt, so ist für Hin- und Rückweg auf den Mittag oder Abend schon $\frac{1}{2}$ Stunde erforderlich. Um diese Zeit wird also die Ruhe gekürzt. Folglich sind Pausen von 15—30 Minuten überhaupt nicht als solche zu betrachten. Selbst bei der Mittagspause von 1 Stunde verbleibt für das Einnehmen des Mittagbrotes nur $\frac{1}{2}$ Stunde, bei einer Nachtpause von 8 Stunden sind höchstens 7 Stunden für den Schlaf übrig; diese sind aber durchaus nötig. Wenn überhaupt eine Pause gewährt werden soll — mag sie nun auf den Mittag oder auf den Abend fallen — so scheint uns eine solche von einer Stunde das geringste Maß zu sein. Wo aber der Weg noch länger dauert als eine Viertelstunde, wie z. B. bei der Kontinentalen Gesellschaft, würde auch eine Stunde Pause zu wenig sein. Die Wünsche der Angestellten bezüglich der Ruhepausen würden sich etwa in folgende Sätze zusammenfassen lassen:

1. Die Arbeit darf nicht allzu lange Zeit ohne Unterbrechung sein. Ein ununterbrochener Dienst von 8—9 Stunden ist z. B. für Führer in Berlin zu viel. Das Höchste ungefähr sind 5—6 Stunden.
2. Der Dienst soll nicht in 3, sondern nur in 2 Teile zerlegt werden.
3. Die Mittagspause soll zwischen 1 und 3 Stunden schwanken.

4. Jeder Angestellte muß in der Lage sein, mindestens 7 Stunden lang in der Nacht zu schlafen, was einer Nachtpause von ungefähr 8 Stunden entspricht.

Über die Mittags- und Nachtruhe haben übrigens die Strikebewegungen keine neuen Bestimmungen gezeitigt.

3. Das Stallpersonal. Die Stalleute haben die mit der Reinigung des Stalles, der Pflege und Fütterung der Pferde zusammenhängenden Arbeiten zu verrichten. Eine Hauptfunktion ist das Zureiten der Pferde vom Depot nach den Umlegestellen auf der Strecke. Ihr Dienst dauert von 5 Uhr morgens bis 7 Uhr abends, wovon eine Stunde für das Mittagsbrot und je eine halbe Stunde für Frühstück und Vesper abgeht, so daß ein reiner Dienst von 12 Stunden verbleibt. Der von 7 bis 11 Uhr abends im Betriebe vorhandene Bedarf an Stallleuten wird durch Überstunden gedeckt. In der Regel wird ein Stallmann in der Woche einmal, außerdem aber an jedem Sonntage zu Überstunden herangezogen. An solchen Tagen hat er dann 15—16 Stunden Dienst.

Bei der Charlottenburger Straßenbahn ist der Dienst der Stalleute, ähnlich wie der des Fahrpersonals, in 3 verschiedene Klassen von je 12 Stunden eingeteilt; besondere Pausen werden dabei aber nicht gewährt.

Unter Berücksichtigung der Überstunden kann man die Arbeitszeit der Stalleute auf 13 Stunden annehmen. Daß ihr Los kein beneidenswertes ist, kann schon aus dem fortwährendem Wechsel unter denselben geschlossen werden. Da die Dienstpausen nur ganz geringe sind, so sind sie eigentlich von $^1/_2$5 Uhr morgens bis $^1/_2$ 8 Uhr, an Tagen mit Überstunden sogar bis $^1/_2$12 Uhr abends, also 15—19 Stunden auf den Beinen. Der Dienst der Fouragekutscher, Bodenarbeiter, Pferdekrankenwärter ist nach ähnlichen Grundsätzen wie derjenige der Stalleute geregelt. Auch die „Aufhalter“, welche die Pferde im Stalle zum Beschlagen aussuchen und die Füße derselben während des Beschlagens halten, haben ungefähr dieselbe Arbeitszeit.

4. Das übrige Straßenbahnpersonal. Weichensteller, Bahnreiniger (auch Streckenwärter genannt), Weichenreiniger und Vorleger haben meist einen dreiteiligen Dienst; außerhalb des regelrechten Dienstplanes werden auch sie noch zu Überstunden herangezogen.

Bei den Vorlegejungen der Neuen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft war der Dienst bis zum Schlusse des Jahres 1899 folgendermaßen eingeteilt:

Erster Tag: Von 6^{00} Uhr vorm. bis 1 Uhr mittags und von 6^{00} Uhr abends bis 1 Uhr nachts (Sonntags bis ½2), also 14 Stunden.

Zweiter Tag: Von 1^{00} Uhr mittags bis 1^{00} Uhr nachts, also 12 Stunden.

Dritter Tag: Von 6^{00} Uhr vorm. bis 6^{00} Uhr abends, also 12 Stunden.

Der Durchschnitt beträgt rund 13 Stunden, einschließlich der Überstunden. Die Vorleger der Großen Berliner Straßenbahn haben etwas weniger Dienst, aber auch weniger Lohn.

Die Streckenwärter arbeiten nach folgendem Plane:

Erste Woche: Von 5^{00} vorm. bis 1^{00} Uhr mittags und von 7^{00} bis 12^{00} Uhr abends, also 13 Stunden.

Zweite Woche: Von 12^{00} Uhr mittags bis 12^{00} Uhr nachts, also 12 Stunden.

Dritte Woche: Von 5^{00} vorm. bis 7^{00} Uhr abends, also 14 Stunden.

Dieser Dienst wird zwar außerdem durch Frühstücks-, Mittags- und Vesperpausen von einer halben bis zu einer Stunde unterbrochen; jedoch sollten diese Pausen als dienst*freie* Zeit nicht angesehen werden. Denn diese Zeit genügt kaum, daß die Leute von dem entfernten Teile der Strecke nach ihrer Wohnung gelangen können. Jedenfalls beträgt die tägliche Durchschnittsarbeitszeit mit Einschluß der Überstunden und bei Berechnung von 4 freien Tagen im Monat mindestens 13 Stunden.

Am schlechtesten von allen Straßenbahnbediensteten sind entschieden die Wagenwäscher gestellt. Ihre Thätigkeit geht zum größten Teil in der Nacht vor sich, da die Wagen am Tage unterwegs sind. Die erste Reinigung erfolgt in der Hauptsache durch Übergießen der Wagen von außen mit kaltem Wasser, das dann wieder abgetrocknet wird. Dabei läßt sich natürlich nicht vermeiden, daß die Leute selbst naß und schmutzig werden. Namentlich im Winter ist diese Arbeit eine recht unangenehme. Es findet daher auch ein schneller Wechsel unter den Wagenwäschern statt.

Bei der Großen Berliner Straßenbahn arbeiten sie von 10 Uhr abends bis ½10 Uhr morgens, bei Siemens und Halske von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Kleine Pausen liegen zwar dazwischen, jedoch können dieselben als besondere Erholung nicht angesehen werden.

Die Handwerker.

Es handelt sich hier um das gesamte Werkstättenpersonal und um diejenigen Handwerker, welche zur Erhaltung und Erzeugung der Betriebs-

kraft notwendig sind. In allen Straßenbahnbetrieben herrscht ein Gesamtdienst von 12 Stunden, der von 7 Uhr vormittags bis 7 Uhr abends dauert; nur bei der Charlottenburger Straßenbahn wird im Winter von 6 bis 6 gearbeitet. Dazwischen liegen 2 Stunden Pause, nämlich 1 Stunde für Mittagbrot und je 1/2 Stunde für Frühstück und Vesper. Nachtarbeit findet nur für einige Schlosser auf den Depots wegen der notwendigsten Reparaturen an den Wagen sowie für das Maschinenpersonal statt. Dieselbe dauert gewöhnlich von 6 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, bei der Charlottenburger Straßenbahn von 8 Uhr abends bis 7 Uhr morgens. Der Dienst der Heizer und Maschinisten ist durch keine besondere Pause unterbrochen.

Sonntagsruhe.

Werfen wir nunmehr einen Blick auf die Sonntagsruhe im Straßenbahnwesen. Mit derselben ist es, soweit das Straßenbahnpersonal in Frage kommt, sehr schlecht bestellt. Da der Verkehr an den Sonntagnachmittagen regelmäßig ein sehr starker ist, so wird nicht nur das ganze ständige Straßenbahnpersonal zum Dienst herangezogen, sondern es werden auch Handwerker und fremde Arbeiter zur Aushilfe genommen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn muß z. B. ein Teil der Stallleute als Kutscher, Führer oder Schaffner eintreten, während für das Zureiten der Pferde fremde Kräfte engagiert werden. Bei anderen Unternehmern helfen Handwerker, Nachtwächter, Wagenwäscher u. s. w. an Sonntagen — natürlich gegen besondere Bezahlung aus. Daß Wagenwäscher, welche doch außerdem in den Nächten ihre schwere Arbeit haben, zum Fahrdienst herangezogen werden, giebt zu Bedenken besonders Anlaß. Für diesen Aushilfedienst werden gewöhnlich 2,50 Mk. gezahlt; nur bei Siemens und Halske giebt es mehr als den gewöhnlichen Tagelohn, nämlich 4 Mk. Die Arbeitsleistung der Handwerker an den Sonntagen ist eine freiwillige; sonst haben dieselben mit geringen Ausnahmen an jedem Sonntage frei; nur einige Hufschmiede, Schlosser und Maschinisten müssen Dienst thun.

Das eigentliche, ständige Straßenbahnpersonal dagegen hatte bisher fast niemals einen ganz freien Sonntag, im allgemeinen höchstens einmal im Vierteljahr. Nur zu ganz besonders wichtigen Gelegenheiten, wie zu Taufen oder Hochzeiten, wurde auf besonderes Ansuchen ein Sonntag frei gegeben. Das Fahrpersonal hatte zwar öfter einmal Sonntags vormittags frei, da der Verkehr gewöhnlich erst auf dem Mittag anschwoll. Indessen wurde dann dieser Vormittag auch nicht zum Besuche des Hauptgottesdienstes verwendet, weil die Leute der Ruhe bedurften. Denn am Sonnabend vorher dauerte der Dienst meist bis in die späte Nacht hinein. Durch

den Strike sind die Verhältnisse insofern gebessert worden, als fortan jeder Angestellte wenigstens alle 7 Wochen einen freien Sonntag haben soll. Wir wollen nicht unerwähnt lassen, daß das Fahrpersonal an den nicht freien Sonntagen sogar noch 1 bis 2 Stunden länger arbeiten muß als an den Wochentagen; es muß nämlich fast allgemein eine Doppeltour mehr gefahren werden als an Wochentagen, was nach obiger Tabelle (S. 453) 1—2 Stunden ausmacht.

Als Ersatz für die Sonntage werden freie Wochentage gewährt, indessen auch nicht in dem Maße, wie es billig erscheint. Man sollte doch erwarten, daß mindestens in jeder Woche ein freier Tag gegeben wird, wie ihn jeder Fabrikarbeiter erhält. Bei Siemens und Halske und bei der Kontinentalen Gesellschaft werden immer nur 3, bei der Großen Berliner Straßenbahn für Stalleute auch nur 3, für das Streckenpersonal nur 2 freie Wochentage im Monat gewährt. Die noch in der Probezeit befindlichen, noch gegen Tagelohn beschäftigten Angestellten letztgenannter Gesellschaft, also fast die meisten Stalleute, Wagenwäscher und Bahnreiniger haben überhaupt keinen Anspruch auf freie Tage.

Das Fahrpersonal der Großen Berliner Straßenbahn soll zwar 4 freie Tage im Monat haben. Indessen wurden es in letzter Zeit nur 2—3. Allerdings wurde ein solcher Dienst an eigentlich freien Tagen mit 3 Mk. vergütet, also im Grunde genommen doppelt bezahlt. Außerdem wurde darüber geklagt, daß die Leute nie vorher wüßten, an welchem Tage sie frei hätten. Während nämlich bei den übrigen Gesellschaften bestimmungsgemäß jeder achte resp. jeder neunte oder zehnte Tag frei bleibt oder besonders vergütet wird, hieß es hier nur, daß vier freie Tage gewährt werden können. Die Hofverwalter konnten also die freien Tage, je nachdem ein Bedarf an Personal vorhanden war, über den Monat nach Belieben verteilen. Bald lagen dieselben am Anfang, bald am Ende des Monats, bald waren sie gleichmäßig über den ganzen Monat verteilt.

Auch hierin ist nun durch den Strike eine wichtige Neuerung eingetreten. Jedem Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn soll jetzt in jeder Woche ein freier Tag gewährt werden. Innerhalb sieben Wochen muß, wie bereits erwähnt, ein solcher freier Tag auf einen Sonntag fallen.

Wir sind der Überzeugung, daß ein freier Tag in jeder Woche dem vorhandenen Erholungsbedürfnis entspricht, und hoffen, daß die Leute denselben auf die Dauer auch wirklich erhalten. Ein Zwang, an freien Tagen zu arbeiten, hat auch bisher nicht bestanden. Trotzdem aber konnten sich die Leute als Untergebene nicht gut weigern, den Dienst zu leisten. Es spielt auch ein moralischer Druck eine gewisse Rolle. Wir wissen genau,

daß viele Straßenbahner gern auf die besondere Vergütung von 3 Mk. verzichtet hätten, wenn sie ihre 4 freien Tage im Monat gehabt hätten.

Daß nur jeder siebente freie Tag ein Sonntag sein soll, halten wir für etwas dürftig. Wenn wir auch zugeben, daß der bedeutende Sonntagsverkehr eine umfangreiche Beurlaubung von Leuten an Sonntagen nicht zuläßt, so glauben wir bestimmt, daß es die Finanzen der Unternehmer wohl ermöglichen würden, wenigstens jeden vierten Sonntag frei zu geben.

Von den Angestellten wurde bisher darüber geklagt, daß sie an den Abenden vor den freien Tagen zu lange beschäftigt würden. In der That kamen sie häufig erst in später Nacht nach Hause; natürlich verschliefen sie dann beinahe die Hälfte ihres freien Tages. Ferner war es vielfach Sitte, die Angestellten an den freien Tagen auf das Direktionsbureau kommen zu lassen, um sie hier über irgend welche Vorkommnisse zu vernehmen. Auch polizeiliche und gerichtliche Termine mußten die Angestellten an freien Tagen vornehmen. Wir halten es für unbedingt erforderlich, daß auch solche kleinen, im dienstlichen Interesse geschehenen Verrichtungen als Dienst angerechnet werden. Ein vollkommener Ruhetag dürfte nur dann anzunehmen sein, wenn eine ununterbrochene Ruhezeit von 30 Stunden vorhanden ist. Wir möchten hier an den Antrag Auer erinnern, welcher schon im Jahre 1891 bei den Verhandlungen über die Sonntagsruhe im Reichstage eingebracht wurde[1]. Derselbe forderte:

1. In jeder Woche eine ununterbrochene Ruhezeit von 36 Stunden.
2. In jeder vierten Woche muß diese Ruhezeit auf einen Sonntag oder allgemeinen Festtag fallen.

Der denselben Gegenstand betreffende Antrag Gutfleisch bezweckte, daß die Verkehrsarbeiter an jedem dritten Sonntage volle 36 Stunden dienstfrei bleiben sollten. Beide Anträge sind in der Sitzung vom 19. Februar 1891 abgelehnt worden.

Einen besonderen Erholungsurlaub erhielten die Straßenbahner bisher nur in seltenen Fällen. Gewöhnlich wurde ein solcher nur älteren Angestellten gewährt. Häufig wurden auch die 3 oder 4 freien Tage eines Monats hinter einander gelegt, um den Leuten die Möglichkeit zu verschaffen, eine kleine Reise zu unternehmen. Die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn haben angeblich durch den Strike die Errungenschaft gemacht, daß jedem von ihnen nunmehr nach dreijähriger Thätigkeit auf besonderen Antrag unter Fortzahlung des Gehalts Urlaub gewährt werden soll. Ebenso soll

[1] Antrag Auer: Drucksachen Nr. 216, Antrag Gutfleisch: Drucksachen Nr. 255, VIII. Legisl.-Periode, I. Session 1890/91; die Verhandlungen hierüber Bd. III, S. 1607—1627.

auch bei Einziehung zu militärischen Übungen das Gehalt weiter gezahlt werden.

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Das Straßenbahnpersonal.

Die Lehrlinge für den Fahr- und Schaffnerdienst erhalten während der Lehrzeit überhaupt keine Vergütung. Sonst beziehen die Angestellten gewöhnlich in den ersten 5—6 Wochen nach der Annahme oder nach beendeter Lehrzeit Tagelohn; freie Tage werden dann nicht mitvergütet, oder, was dasselbe ist, freie Tage werden von den Leuten lieber nicht verlangt, da sie mit dem geringen Tagelohn in der Woche nicht auskommen. In der Probezeit wird der Lohn wöchentlich ausgezahlt. Die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn hat infolge des Strikes in Aussicht genommen, alle Neueingestellten nach sechsmonatlicher Probezeit fest anzustellen. Von der definitiven Anstellung an wird das Gehalt überall monatlich ausgezahlt; Es werden also dann auch die freien Tage mitvergütet.

Der Tagelohn beträgt gewöhnlich 2,50 Mk. für jeden Arbeitstag im Rahmen des gewöhnlichen Dienstplanes. Gehalt sowohl wie Tagelohn fallen fort beim Ausbleiben vom Dienste an Tagen, welche nicht nach dem allgemeinen Dienstplane sowieso frei wären. Muß also jemand, der schon die übliche Anzahl von freien Tagen gehabt hat, wegen plötzlicher Familienereignisse den Dienst versäumen, so wird ihm dieser Tag vom Lohn abgezogen. Bei tadelloser Führung *kann* das Gehalt im Laufe der Jahre erhöht werden.

Bei den Kontrolleuren der Großen Berliner Straßenbahn steigt das Gehalt in 20 Jahren von 105 auf 150 Mk. monatlich. Im allgemeinen beträgt das durchschnittliche Monatsgehalt eines Kontrolleurs 130 Mk.

Das Monatsgehalt der *Schaffner* steigt bei der Charlottenburger Straßenbahn in 8 Jahren von 80 auf 90 Mk., dasjenige der Führer in 10 Jahren von 90 auf 105 Mk. Bei Siemens und Halske haben sie alle gleich mit 90 Mk. angefangen. Bei der Kontinentalen Gesellschaft ist *jetzt* das Anfangsgehalt für Führer und Schaffner nach der Probezeit auf 81 Mk. festgesetzt worden. Bei der Großen Berliner Straßenbahn haben die Gehälter der Führer und Schaffner infolge des Strikes eine wesentliche Aufbesserung erfahren. Bisher galt für beide Kategorien folgende Lohnskala:

Anfangsgehalt: 78 Mk.,
nach 2 Jahren: 81 Mk.,

dann stieg es von Jahr zu Jahr um 3 Mk. bis 90 Mk. nach 5 Jahren.

Von da ab gab es alle 2 Jahre 3 Mk. mehr, bis 100 Mk. nach ca. 12 Jahren. Jetzt ist folgende Skala festgesetzt worden:

Im ersten Halbjahr		85 Mk.,
nach 1/2	Jahr	90 „
„ 2	Jahren	95 „
„ 5	„	100 „
„ 8	„	105 „
„ 10	„	110 „
„ 12	„	112 „
„ 15	„	115 „
„ 17	„	118 „
„ 20	„	120 „

Die Schaffner haben außer dem Grundgehalt noch ihre Trinkgelder. Dieselben sind auf den Vorortlinien besser als im inneren Stadtverkehr. Die Schaffner der Großen Berliner Straßenbahn haben durchschnittlich mindestens 30 Mk., diejenigen der anderen Unternehmer mindestens 45 Mk. im Monat an Trinkgeldern. Hierbei ist aber schon berücksichtigt, daß dieselben gewöhnlich ihren Wagenführern einige Glas Bier spendieren. Das Gesamteinkommen eines Schaffners beträgt durchschnittlich 125 Mk. im Monat.

An Stelle der Trinkgeldereinnahme der Schaffner haben die Führer andere Bezüge.

Die Kutscher und Führer der Großen Berliner Straßenbahn erhalten nach wie vor pro Tag 50 Pf. „Kilometergelder“. Das macht im Monat, wenn sie keinen freien Tag gehabt haben, 15 Mk., sonst — bei 4 freien Tagen nur 13 Mk. Die Kontinentale Gesellschaft giebt pro Tag 60 Pf. Kilometergelder. Bei Siemens und Halske erhalten die Führer, wenn sie keine Zusammenstöße gehabt haben, 5 Mk. im Monat Extravergütung. Bei guter, tadelloser Führung kann ihnen außerdem eine Wohlverhaltungsprämie von 5 Mk. monatlich bewilligt werden. Auf nennenswerte Trinkgelder dürfen die Führer heute nicht mehr rechnen, da größere Pakete nicht mehr befördert werden dürfen. Der durchschnittliche Monatsverdienst eines Führers stellt sich auf etwa 105 Mk.

Stallleute, Bahnreiniger, Weichensteller und Weichenreiniger stehen fast alle im Tagelohn von 2,50—2,70 Mk. Er ist jetzt bei der Großen Berliner Straßenbahn infolge des Strikes auf 3 Mk. festgesetzt worden und soll in bestimmten Zeiträumen um 25 Pf. bis zum Höchstbetrage von 4 Mk. steigen. Zum Streckenpersonal gehören vielfach ehemalige, jetzt kranke Kutscher, die ihr früheres Gehalt unter Abzug der

Kilometergelder weiter beziehen. Bei der Charlottenburger Straßenbahn erhält dasselbe bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 10 Stunden für die Stunde 35—50 Pf., einige Weichen- und Bahnreiniger stehen sich dabei auf 120—130 Mk. im Monat. Siemens und Halske zahlt ihnen 90 Mk. im Monat, die Kontinentale Gesellschaft 30 Pf. pro Stunde bei etwa zehnstündiger Beschäftigung.

Vorleger bekommen 1,50—2 Mk. pro Tag. Ihr durchschnittlicher Verdienst beläuft sich im Monat auf 50 Mk.

Der Tagelohn der Wagenwäscher beträgt bei der Großen Berliner Straßenbahn 2,50 Mk.; bei der Charlottenburger Gesellschaft haben sie 81—84, bei Siemens und Halske 90 Mk. im Monat.

Der Verdienst der Straßenbahner durch Ableisten von Überstunden erreicht eine nennenswerte Höhe nicht, da im allgemeinen nur 25 Pf. für die Überstunde gezahlt werden. Infolge des Strikes soll dieselbe bei der Großen Berliner Straßenbahn fortan mit 50 Pf. vergütet werden. 25 Pf. halten wir bei der ohnehin schon großen Anstrengung des Personals für zu wenig.

Die Straßenbahner erhalten außer dem Gehalt — allerdings nur bei guter Führung — Weihnachtsgratifikationen oder Dienstprämien. Die Große Berliner Straßenbahn verteilte zu Weihnachten 1899 als Gratifikationen an Kontrolleure 100, Schaffner 70, Fahrer 65, Kutscher 40, festangestellte Bahnwärter und Stallleute 15 Mk.; alle gegen Tagelohn Beschäftigten erhielten nichts. Die Charlottenburger Straßenbahn verteilt die Gratifikationen erst im Frühjahr nach der Genehmigung durch die Generalversammlung. Hier erhalten Kontrolleure 100, Schaffner und Führer etwa 50, Kutscher etwa 40 Mk.; die übrigen Angestellten bekommen je nach dem Dienstgrade etwas weniger. Im übrigen steigert sich hier die Höhe der Gratifikation bei jeder Kategorie mit fortschreitendem Dienstalter. Außerdem verteilt die Charlottenburger Straßenbahn noch Dienstaltersprämien, die ziemlich umfangreicher Natur sind, da sie viel ältere Leute hat. Es werden gezahlt nach zehnjähriger Dienstzeit 50 Mk., nach 20, 25 und 30 Jahren jedesmal die Summe von 100 Mk. So wurden im Jahre 1899 3 Prämien für 30jährige, 3 für 25jährige, 4 für 20jährige und 7 für 10jährige Dienstzeit verteilt. Es ist dies ein Mittel, die Angestellten recht lange im Dienste zu behalten.

Dienstuniform erhält abgesehen von den Hofverwaltern, Fouragemeistern u. s. w. nur das Fahr- und Streckenpersonal, also Kontrolleure, Schaffner, Führer, Kutscher, Vorleger, Bahn- und Weichenreiniger, Weichensteller.

Diese bekommen in jedem Jahre einen Tuchanzug, bestehend aus Mütze, Rock, Weste und Hose. Nach 2 jährigem Gebrauch werden die Anzüge zurückgeliefert. Diese alten abgetragenen Sachen erhalten dann die Vorleger, Bahnreiniger und Weichensteller. Während also das Fahrpersonal stets einen guten Sonntagsanzug in den Händen hat, muß sich das Streckenpersonal mit den alten Sachen begnügen. Neben der Dienstuniform müssen sich übrigens alle Leute noch Civilkleidung halten, weil erstere nur bei dienstlichen Verrichtungen getragen werden darf. Außer obigen Sachen giebt es noch alle 2 Jahre eine Drillichhose und einen Mantel. Die Kutscher und Führer erhalten zwar neben den Mänteln noch Pelze; jedoch dürfen sie dieselben nur während der Fahrt benutzen. Bei der Ablösung wird der Pelz, gleichviel ob er vom Regen durchnäßt ist oder nicht, dem Nachfolger übergeben. Überhaupt gehört kein Teil der Dienstuniform dem Angestellten selbst, sondern es wird alles nur leihweise überlassen. Abzüge vom Gehalt werden für die Bekleidung niemals gemacht. Reparaturen muß jeder selbst vornehmen. Schuhzeug wird nirgends geliefert. Bei der Großen Berliner Straßenbahn erhält das Fahrpersonal nach 5 jähriger Beschäftigung eine Ehrenuhr im Werte von etwa 40 Mk. als Geschenk.

Im ganzen ist die Dienstuniform für das Fahrpersonal nur als eine Ersparnis von etwa 40 Mk., für das Streckenpersonal als eine solche von 25 Mk. in Anrechnung zu bringen. Man darf nämlich bei dieser Bewertung nicht vergessen, daß die Leute ihre eigenen Anzüge bei einer anderen Beschäftigung viel länger tragen würden. Eine Pflicht zur Anschaffung von Betriebsmaterial haben die Straßenbahner nicht. Das Fahrpersonal muß allerdings eine richtig gehende Uhr haben; die Kutscher haben sich, wie in allen Fuhrbetrieben, ihre Peitschen selbst zu kaufen.

Die Vergünstigung, daß die Angestellten vom und zum Dienst freie Fahrt auf der Straßenbahn haben, kann als Einnahme nicht angesehen werden; sie müssen stets auf dem Deckſitz oder auf dem Vorderperron Platz nehmen. Nur in ganz seltenen Fällen erhalten auch die in den Vororten wohnenden Familienangehörigen Freifahrtscheine.

Nach den Dienstverträgen können die Angestellten für „Vergehen gegen die Dienstordnung, für Nichterfüllung ihrer Dienstobliegenheiten sowie für sonstige Unregelmäßigkeiten" in Strafe genommen werden, die bei den einzelnen Unternehmungen zwischen 2 und 5 Mk. schwankt. Die Strafen fließen gewöhnlich in die Unterstützungskasse. Die Kontinentale Gesellschaft hat die Einrichtung getroffen, daß ein von den Angestellten gewähltes Komitee Vorschläge für die Unterstützung Hilfsbedürftiger macht. Im allgemeinen haben die Unternehmer von dem Rechte, Strafen zu verhängen, keinen allzu

großen, namentlich keinen unbilligen Gebrauch gemacht. Bei der Großen Berliner Straßenbahn sind der Unterstützungskasse im Jahre 1898 nur 100 Mk. an Strafen zugeflossen. Die Führer werden ziemlich oft polizeilich oder richterlich zu Geldstrafen verurteilt, wenn sie nicht sogar Gefängnis erhalten.

Abzüge vom Gehalt werden für Beschädigungen des Betriebsmaterials infolge groben Versehens gemacht, falls nicht der Schuldige sogar entlassen und seine Kaution in Anspruch genommen wird.

Ausgaben für persönliche Bedürfnisse, wie z. B. für Essen und Trinken, erwachsen den Angestellten nicht in dem Maße, wie den Droschkenkutschern, da sie erstens eine Mittagspause haben, und weil ihnen zweitens von ihren Angehörigen an den Endpunkten jederzeit die nötige Verpflegung zugetragen werden kann. Immerhin haben sie bei ihrem anstrengenden Dienste öfter als Arbeiter anderer Gewerbe das Bedürfnis, sich durch ein Glas Bier oder andere Stärkungsmittel zu erfrischen. Die Höhe dieser Ausgaben richtet sich gewöhnlich nach den erzielten Trinkgeldern.

Bei den meisten verheirateten Angestellten verdienen die Frauen noch etwas nebenbei durch Waschen, Plätten, Nähen, Schneidern und dergl. Verschiedene haben auch eine Pförtner- oder Hausreinigerstelle übernommen. Tüchtige Schaffner wiederum, welche viel Trinkgelder erhalten, lassen ihre Frauen nicht nebenbei arbeiten. Vielfach sind die Frauen auch dazu wegen einer allzu großen Kinderzahl nicht im stande. Manche Schaffner machen sogar Ersparnisse und lassen ihre Kinder eine bessere Schulbildung genießen.

Das persönliche Einkommen der nachbenannten Kategorien von Angestellten stellt sich unter Berücksichtigung aller erwähnten Einnahmen und Ausgaben auf folgende Beträge:

	Jahreseinkommen	pro Arbeitstag	bei ... Arbeitstagen
Kontrolleure	1700 Mk.	5,31 Mk.	320
Schaffner	1600 „	4,90 „	326
Führer und Kutscher	1350 „	4,14 „	326
Streckenpersonal	1100 „	3,23 „	340
Stallleute	1000 „	2,94 „	340
Wagenwäscher	960 „	2,80 „	340
Vorleger	620 „	1,80 „	340

Die schon früher erwähnten Ermittelungen des statistischen Amtes der

Stadt Berlin über die Lohnverhältnisse der Straßenbahnberufsgenossenschaft im Jahre 1895 hatten folgendes Ergebnis[1]:

Kontrolleure	60%	zwischen 5 und	6	Mk. Tagelohn.
Schaffner	79%	mehr als	3	"
Kutscher	84,2%	" "	3	"
Stallleute	65,4%	" "	2,50	"

Das Handwerkerpersonal.

Die Handwerker erhalten ihren Lohn monatlich; den neu eingetretenen werden Vorschüsse gegeben. Der Lohnbetrag wird aber nach der wirklichen Anzahl von Arbeitsstunden berechnet. Die Arbeitszeit beträgt 12 Stunden, einschließlich 2 Stunden Pause; es werden also 10 Stunden bezahlt.

Nur die eigentlich zum Straßenbahnpersonal gehörigen Beschlagschmiede und Schirrmeister erhalten ein festes, monatliches Gehalt von 130—135 Mk.; das meiste verdienen die Schmiede der Charlottenburger Straßenbahn, nämlich 123—156 Mk.

Bei den übrigen Handwerkern erhöht sich, wenigstens in den älteren Betrieben, der Stundenlohn zugleich mit dem Dienstalter. Im allgemeinen schwankt derselbe bei den gelernten Handwerkern zwischen 32½ und 45 Pf. Siemens und Halske zahlt folgende Löhne: Tischler, Maler, Stellmacher 30—38 Pf., Heizer und Maschinisten 40—50 Pf., gewöhnliche Schlosser 40—50 Pf., Revisionsschlosser 40—55 Pf. Die Schlosser erhalten nach den Schmieden überall den besten Lohn.

Gewöhnliche Tagearbeiter ebenso wie Arbeiter in Baukolonnen werden mit 25 Pf., in Charlottenburg mit 30 Pf. pro Stunde bezahlt. Ohne Zweifel war es bisher ein arges Mißverhältnis, daß der gewöhnliche Tagarbeiter ebenso viel pro Stunde erhielt, wie ein Führer oder Kutscher für eine Überstunde nach angestrengter Tagesarbeit, womöglich an Sonntagen. Die letzthin eingetretene Erhöhung des Lohnes für Überstunden auf 50 Pf. ist daher durchaus zu billigen.

Stücklohn kommt in Straßenbahnbetrieben selten vor. Die Charlottenburger Gesellschaft hat die Anfertigung neuer Sandstreuer einigen eingearbeiteten Schlossern in Accord gegeben, welche dabei 130 Mk. im Monat verdienen. Die Große Berliner Straßenbahn vergiebt das Lackieren ganzer Wagen in Accord, ebenso auch das Beschreiben der Schilder, welches

[1] Siehe Dr. Hirschberg, a. a. O. S. 237. Die Ermittelungen konnten natürlich nur den reinen Lohn, dagegen nicht die Trinkgelder und sonstigen Bezüge wiedergeben. Die Löhne waren im Jahre 1895 noch bedeutend geringer.

nach Buchstaben bezahlt wird. Auch diese Lackierer haben hierbei 120—135 Mk. monatlich, während sie sonst 45 Pf. pro Stunde bekommen.

Die auf den in den Vororten belegenen Bahnhöfen thätigen Handwerker, z. B. diejenigen auf dem Bahnhof Treptow der Firma Siemens und Halske, werden durch Mannschaftswagen zur Arbeit geholt und umgekehrt abends nach Berlin gefahren. Auch giebt ihnen diese Firma ermäßigte Abonnements für 2 Mk. im Monat, die auf der ganzen Strecke benutzt werden können.

In den älteren Betrieben erhalten auch Handwerker Weihnachtsgratifikationen von 15 Mk., Arbeiter solche von 10 Mk.

In den Arbeitsbedingungen sind meist Ordnungsstrafen bis zu 1 Mk. für Zuspätkommen und andere Versehen vorgesehen, welche in die Unterstützungskasse fließen; jedoch ist hiervon nur in ganz vereinzelten Fällen Gebrauch gemacht worden.

Die Große Berliner Straßenbahn liefert den bei den Accumulatoren beschäftigten Arbeitern wegen der Gefahr einer Bleivergiftung 1 Liter Milch pro Tag.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Arbeitsnachweis, Organisation.

Die Große und die Neue Berliner sowie die Charlottenburger Straßenbahn haben für ihre ständig beschäftigten Angestellten besondere Betriebskrankenkassen errichtet, zu denen auch die Handwerker gehören. Die nur gegen Tagelohn beschäftigten Wagenwäscher, Bahnreiniger, Stallleute und alle diejenigen, welche sich noch in der Probezeit befinden, gehören anderen Kassen an (z. B. der Centralen Kranken- und Sterbekasse der Kutscher und verwandten Berufsgenossen). Die Angestellten von Siemens und Halske sind alle der Neuen Maschinenbauerkrankenkasse angeschlossen, diejenigen der Kontinentalen Gesellschaft der Gemeindekrankenkasse zu Hohen-Schönhausen.

Der Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn gehörten am Ende des Jahres 1899 = 4632 Personen an. Krankenunterstützung wurde in 4272 Fällen bei 43 335 Krankentagen bewilligt. 2547 Krankentage entfielen davon auf Krankenhausverpflegung. Bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft wurden sogar den 589 Mitgliedern in 589 Fällen 5777 Krankentage gewährt.

Wie nachfolgende Tabelle zeigt, weisen die Straßenbahner unter allen

Verkehrsunternehmungen Berlins die größten Morbiditätsziffern auf[1]. Andererseits kann man aus der Zahl der auf eine Erkrankung entfallenden Krankheitstage schließen, daß die Krankheiten von geringerer Dauer waren als bei den übrigen Fuhrwerken.

Name der Kasse.	Von 100 Mitgliedern sind erkrankt	Krankheitstage	
		auf 1 Mitglied	auf 1 Erkrankung
Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn	76,8	8,40	10,95
Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Pferdebahn	97,6	11,51	11,79
Betriebskrankenkasse der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft	26,7	5,26	19,75
Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Omnibusgesellschaft	58,5	7,80	13,32
Betriebskrankenkasse der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft	37,2	4,04	10,88
Innungskrankenkasse der Fuhrherren	48,7	10,27	21,09
Durchschnitt aller Ortskrankenkassen	38,8	9,15	23,57
Durchschnitt aller Betriebskrankenkassen	46,8	9,57	20,46

Die meisten Erkrankungen treffen das Fahrpersonal, und unter diesen stehen wieder die Führer elektrischer Wagen an der Spitze. Bei der schnellen Fahrt sind die Atmungsorgane der Führer einem starken Luftdruck ausgesetzt, der namentlich im Winter von nachteiligem Einflusse sein kann. Fast alle Führer, Kutscher und Schaffner klagen über rheumatische Leiden. Vor allen Dingen aber leiden die Augen unter der Zugluft. Es giebt nur wenige Führer, welche nicht schon entzündete Augen infolge der Zugluft gehabt hätten. Meist werden ihnen von den Kassenärzten blaue Brillen verschrieben. Bei der Großen Berliner Straßenbahn wurden im Jahre 1898 in 492, im Jahre 1899 in 858 Fällen Mitglieder an Augenerkrankungen kassenärztlich behandelt. Nachfolgende Tabelle giebt eine Übersicht über das Auftreten einiger Krankheiten unter den Verkehrsarbeitern.

Dieselbe giebt insofern zu Bedenken Anlaß, als es sich doch immer nur um eine beschränkte Zahl von Erkrankten handelt und die Ärzte der einzelnen Kassen bezüglich der Dauer der Krankheit und überhaupt bezüglich des Krankschreibens von Mitgliedern verschiedene Grundsätze beobachten. Der eine verfährt etwas strenger, der andere etwas freigiebiger. Jedenfalls sehen wir auch hier, daß die Straßenbahnen mit 96 % aller

[1] Die Tabelle ist an der Hand der Veröffentlichungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin „Über die Arbeiterkrankenversicherung im Jahre 1898“ aufgestellt.

Im Jahre 1893 entfielen von je 1000 Erkrankungen mit angegebener Krankheit auf die bezeichneten Krankheitsursachen bei den einzelnen Krankenkassen:

(Die eingeklammerten Zahlen im Kopf der Tabelle bedeuten die absolute Zahl aller Erkrankungen.)

Krankheiten. (Die eingeklammerten Zahlen bedeuten die Nummer der Krankheit in der Virchowschen Nomenklatur.)	Betriebskrankenkasse der Berliner Omnibus- und Paketfahrt-Aktiengesellschaft.				Betriebskrankenkasse der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.				Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft.				Innungskrankenkasse der Fuhrherren.	Im Durchschnitt von 16 anderen Berufskassen.	Anmerkungen.
	Kutscher (39)	Schaffner (252)	Überhaupt (335)	In % der rund 774 Versicherten überhaupt.	Kutscher (64)	Kondukteure (58)	Überhaupt (259)	In % der rund 700 Versicherten überhaupt.	Kutscher (176)	Schaffner (177)	Überhaupt (545)	In % der rund 570 Versicherten überhaupt.			
Influenza, Grippe (8) . . .	180	218	192	8	47	52	81*	3	97	122	116†	11	25	63	* Stallleute 87 † „ 152
Lungenschwindsucht (89) . .	—	4	3	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	17	16	
Kehlkopfkrankheiten (83—85, 96 c)	26	40	36	2	63	69	39	1	45	111	58	6	81	32	
Rheumatismus (58 b) . . .	103	48	59	3	47	69	85*	3	153	172	142	14	142	108	* Stallleute 135
Verschiedene Krankheiten der Knochen und Gelenke (59 a—g, auch Knochenbrüche, Verstauchungen)	51	52	47	2	—	—	4	0,1	6	17	16	2	35	25	
Wunden aller Art (31 p) .	51	72	71	3	125	86	216*	8	45	33	82†	8	300	137	* Stallleute 356 † „ 203
Von sämtl. Erkrankungen entfielen auf die oben bezeichneten Kategorien von Angestellten	12%	75%		43%	25%	22%		37%	32%	32%		96%			

Versicherten bezüglich der Zahl der Erkrankungen an der Spitze stehen. Interessant ist die Zahl der Erkrankungen bei Influenza und Grippe. Die übrigen Kassen werden hier bei weitem übertroffen. Andererseits sind die Erkrankungen sowohl an Influenza als auch an Rheumatismus und Kehlkopfleiden bei den Schaffnern der beiden zuletzt aufgeführten Verkehrsgesellschaften häufiger als bei den Kutschern. Daß dies darauf zurückzuführen ist, daß die Schaffner im Winter keine Pelze erhalten, könnte man vermuten. An den Verwundungen haben wiederum die Kutscher den Löwenanteil.

Die Betriebskrankenkassen gewähren $^{2}/_{3}$ des wirklich verdienten Tagelohnes als Krankengeld. Die Große Berliner Straßenbahn giebt jedoch allen Angestellten, welche bereits 3 Jahre hindurch in ihrem Dienste gewesen sind, einen Zuschuß zum Krankengelde in Höhe des letzten Dritteils des Tagelohnes. Infolgedessen haben diese Leute während der ersten 13 Wochen ihrer Erkrankung das volle Gehalt. Die Firma Siemens und Halske zahlt zu dem Krankengelde so viel zu, daß dasselbe die Höhe von $^{2}/_{3}$ des Tagelohnes erreicht. Auch bei Erkrankung von Angehörigen zahlen die Kassen nach den Bestimmungen der Statuten Krankengelder, falls für dieselben besondere Beiträge entrichtet worden sind (bei der Großen Berliner Straßenbahn pro Kopf und Monat 15 Pf). An Sterbegeld zahlt die Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn im Höchstfalle das 35 fache des durchschnittlichen Tagelohnes. Seit dem Strike sollen angeblich auf jedem Depot mindestens zwei Ärzte angestellt werden, während die Einführung der freien Arztwahl der Generalversammlung der Kasse überlassen bleiben soll.

Gegen Unfälle ist das Straßenbahn- und Handwerkerpersonal bei der Straßenbahnberufsgenossenschaft versichert, welcher alle Betriebe in Berlin und in den Vororten angehören. Im Jahre 1896 waren bei derselben 8 Betriebe mit 12 860 Personen versichert. Zur Anzeige waren 571 Unfälle gelangt. Bei der Großen Berliner Straßenbahn allein sind im Jahre 1899 an Körperverletzungen aus Betriebsunfällen 440 Mitglieder in 6460 Krankheitstagen, bei der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft 24 Mitglieder in 540 Krankheitstagen krankenkassenärztlich behandelt worden. Die Größe der Unfallsgefahr kann auch daraus beurteilt werden, daß in einem einzigen Jahre (1898) in Berlin allein 4409 Zusammenstöße anderer Fuhrwerke mit Straßenbahnwagen stattgefunden haben. Stehen doch auch in der Unfallstatistik des Deutschen Reiches die Berufsgenossenschaften der Verkehrsgewerbe an der Spitze aller anderen Berufsgenossenschaften. Die meisten Unfälle sollen die Wagenführer zu erleiden haben.

In einer sehr üblen Lage befanden sich bisher diejenigen Angestellten, welche länger als 13 Wochen krank waren oder gar dauernd arbeitsunfähig wurden. Seitens ihres Dienstherrn wurden sie in den meisten Fällen ohne weiteres entlassen; allenfalls gab man ihnen eine kleine Abfindungssumme. Im übrigen waren sie auf die unzulänglichen Bezüge aus der Unfall- resp. der Alters- und Invaliditätsversicherung angewiesen. Bei der Großen Berliner Straßenbahn lieferte die Krankenunterstützungskasse, in welche auch die Strafgelder flossen, die Mittel, um einigen zur Entlassung Kommenden einmalige Unterstützungen von 400—500 Mk. zu teil werden zu lassen. Verschiedentlich wurden auch die zur Bekleidung ihres Postens nicht mehr Tauglichen in eine niedrigere Stellung mit weniger Gehalt versetzt. So und so oft erfolgte indessen auch einfache Entlassung. Die Angestellten, welche vielfach schon länger als 10 Jahre hindurch bei einem Unternehmer thätig gewesen waren, wurden dadurch in eine recht elende Lage gebracht, da es für sie natürlich äußerst schwierig war, eine andere Beschäftigung ähnlicher Art zu finden. Der „Courier" berichtet über folgende Fälle:

1. Der Kontrolleur Sch., welcher schon 18 Jahre hindurch bei der Gesellschaft thätig gewesen war, erhielt seine Kündigung während seiner Krankheit im Kaiserin Augusta-Hospital. Nach seiner Genesung bekam er eine Stellung als Bureauschaffner, mit geringerem Gehalte; als er auch diesen Posten nicht mehr versehen konnte, entließ man ihn.

2. Ein Schaffner Sch. wurde lungenkrank und erhielt seine Kündigung an das Sterbebett gesandt.

3. Kutscher Sch., als pflichttreuer Beamter 15 Jahre hindurch im Dienste der Gesellschaft, fiel infolge eines Ohnmachtanfalles vom Wagen und wurde einige Wochen krank. Nachdem er gesund geworden war, mußte er sich vom Vertrauensarzt untersuchen lassen. Er erhielt darauf seine Kündigung und eine Abfindung von 700 Mk.

4. Ein Fouragekutscher, der bereits 16 Jahre hindurch im Dienste der Gesellschaft stand, verunglückte bei der Arbeit; sein Lohn betrug bis dahin 3,50 Mk. pro Tag. Nach seiner Genesung erhielt er eine Stelle als Vorreiter mit einem Gehalt von nur 60 Mk. monatlich, wovon ihm noch 5 Mk. Unfallrente abgezogen wurden.

Alle diese Umstände trugen dazu bei, daß bei den Angestellten der dringende Wunsch auf Errichtung einer Pensionskasse, welche jedem wegen Arbeitsunfähigkeit Entlassenen ein angemessenes Ruhegehalt gewährte, entstand.

Den Bestrebungen der städtischen Verkehrsdeputation zu Berlin ist es gelungen, die Erfüllung dieser Wünsche herbeizuführen. Alle Unternehmer haben sich in den neueren Straßenbahnzustimmungsverträgen verpflichten

müssen, „eine Pensionskasse unter Zugrundelegung der in den Staats- und Reichsbetrieben geltenden Bestimmungen für ihre Angestellten (Kutscher, Schaffner, Kontrolleure, Streckenpersonal, Handwerker, Bureauangestellte) binnen 6 Monaten von der Vollziehung der Verträge ab nach Maßgabe des mit dem Magistrat zu vereinbarenden Statuts" einzurichten. Die Verhandlungen über die speciellen Bestimmungen dieses Statuts haben sich indessen bis zum Juli 1900 hingezogen, trotzdem der Vertrag mit der Großen Berliner Straßenbahn bereits im Jahre 1897/98 abgeschlossen war. Die Verzögerung der Errichtung der Ruhegehaltskasse ist sicherlich einer der Hauptbeweggründe für die immer mehr wachsende Unzufriedenheit unter dem Personal der Großen Berliner Straßenbahn gewesen. Es kam noch hinzu, daß nach Zeitungsnotizen unter dem Personal infolge der Entlassungen verschiedener, seit langen Jahren bei der Gesellschaft thätig gewesener Angestellten der Glaube Verbreitung gefunden hatte, daß dieselben aus Sparsamkeitsrücksichten wegen der ihnen event. zustehenden höheren Pension bei Gelegenheit irgend eines Versehens abgeschoben worden seien. Uns sind allerdings auch verschiedene Fälle bekannt geworden, in denen Beamte mit höheren Einkommensbeträgen (2000—4000 Mk.), welche schon über 25 Jahre im Straßenbahndienste gestanden hatten, mit einmaligen Entschädigungen von etwa 1000 Mk. entlassen worden sind, ohne daß Arbeitsunfähigkeit oder schwer wiegende disciplinarische Vergehen vorgelegen haben. Andererseits kann wohl hier Untüchtigkeit schwerlich der Grund der Entlassung gewesen sein, da die Betreffenden sich schon so lange Zeit hindurch im Dienste bewährt hatten. Auch bei Kontrolleuren, Schaffnern und Kutschern sollen dergleichen Entlassungen, manchmal auch nur Zurückversetzungen in niedrigere Gehaltsstufen, in den letzten Jahren wiederholt vorgekommen sein.

Der Grund für die Verzögerung der Errichtung einer Pensionskasse lag zum Teil darin, daß die Gesellschaft zwei Forderungen der städtischen Verkehrsdeputation nicht in die Statuten aufnehmen wollte. Während nämlich die Gesellschaft Unfallversicherungsraten im vollen Umfange auf die Pension anrechnen wollte, erklärte sich die Verkehrsdeputation nur dazu bereit, den 600 Mk. übersteigenden Betrag der Unfallrente zur Anrechnung gelangen zu lassen. Bei dem zweiten Differenzpunkte handelt es sich darum, ob der Gesellschaft das Recht eingerämt werden sollte, ganz allein über die Voraussetzungen für die Versetzung in den Ruhestand zu entscheiden. Die Verkehrsdeputation wollte mit vollem Rechte zum mindesten dem Kassenvorstand, der zur Hälfte aus Vertretern der Angestellten und der Unternehmerin bestehen sollte, die Entscheidung über die Versetzung in den Ruhestand überlassen. Erst als die Forderungen der Verkehrsdeputation bei Gelegenheit des diesjährigen Strikes

durch diejenigen der Angestellten, welche noch weit über jene hinausgingen, eine lebhafte Unterstützung gefunden hatten, wurde endlich der Abschluß der Verhandlungen über das Statut sowie die Errichtung der Ruhegehaltskasse und zwar nunmehr zugleich für die Große Berliner Straßen-, die Südliche und Westliche Berliner Vorortbahn herbeigeführt.

Bezüglich des ersten Punktes wurde im Statut festgesetzt, daß „Fürsorgeleistungen" der Straßenbahnberufsgenossenschaft auf das Ruhegehalt zu verrechnen sind, wenn und soweit der Rentenbetrag von 415 Mk. überschritten wird. Dagegen findet eine Anrechnung von Alters- und Invaliditätsrenten nicht statt. Über die Voraussetzungen für Gewährung des Ruhegehalts an ein Kassenmitglied und über die Höhe des Ruhegehalts entscheidet der Kassenvorstand auf Antrag der Betriebsunternehmerin oder des betreffenden Kassenmitgliedes. Gegen diese Entscheidung steht sowohl der Unternehmerin als auch den Angestellten das Recht der Berufung an ein Schiedsgericht zu, welches von Fall zu Fall in der Weise gebildet wird, daß beide Beteiligte dem Vorstande je einen in Berlin oder dessen Vororten wohnhaften approbierten Arzt als Schiedsrichter benennen. Gelangen die Schiedsrichter zu gleichem Urteil, so gilt dasselbe als Schiedsspruch. Sind sie verschiedener Ansicht, so wählen dieselben einen weiteren Arzt als Obmann, dessen Entscheidung maßgebend ist. Der Ausspruch des Schiedsgerichts ist im Rechtswege nicht anfechtbar; ebenso ist eine Klage auf Versetzung in den Ruhestand gegen die Dienstgeberin ausgeschlossen.

Im übrigen sind die Bestimmungen des Kassenstatuts bezüglich des Anfanges der Pensionsberechtigung, der Höhe der Pension u. s. w. den für Staats- und Reichsbeamte geltenden Pensionsgesetzen nachgebildet (Beginn der Pensionsberechtigung nach 10 jährigem Dienste, geringste Pension $^{15}/_{60}$ des Gehalts, Steigerung von Jahr zu Jahr um $^{1}/_{60}$, bedingungslose Pensionsberechtigung nach vollendetem 65. Lebensjahre u. s. w.). Von den übrigen Bestimmungen wollen wir die folgenden hervorheben:

1. Als Gehalt werden nur die von den Betriebsunternehmern als solches gewährten Barbeträge und der Wert einer etwaigen freien Dienstwohnung, welcher indessen 15% der Barbeträge nicht übersteigen darf, berechnet. Ausgeschlossen sind dagegen die Vorteile, welche der Verabschiedete während seiner Dienstzeit durch Vorhaltung von Bekleidung, freiwillige Zahlungen als Gratifikationen oder Tantième, Dienstverrichtungszulagen oder in anderweiter Form genossen haben wird, sowie alle Bezüge, welche 3000 Mk. Gesamteinkommen übersteigen.

2. Eine Versetzung in den Ruhestand ist ohne weiteres eingetreten,

wenn die zuständige Alters- und Invaliditätsversicherungsanstalt jemandem eine Invalidenrente zugebilligt hat.

3. Zum Erwerbe des Anspruchs auf die Kassenleistungen ist die Kassenmitgliedschaft ein unerläßliches Erfordernis. Diese wird u. a. erlangt und behauptet durch:

a) schriftliche Beitrittserklärung;
b) Leistung der regelmäßigen Beiträge.

Die Beiträge betragen im Anfang bei einem Aufnahmealter von 20—22 Jahren und einem Gehalte von 1000 Mk. 54,40 Mk. jährlich; sie steigern sich mit den Zulagen; bei einem höheren Aufnahmealter ist auch der ursprüngliche Beitrag etwas höher; bei 38—40 Jahren beträgt er z. B. 78,40 Mk. Die Beträge werden von den monatlichen Lohnzahlungen gekürzt.

4. Die Unternehmerin hat einen Zuschuß zur Kasse im Betrage der vollen Höhe der gesamten Mitgliederbeiträge zu entrichten.

5. Beitrittsberechtigt und aufnahmefähig sind nur diejenigen Bediensteten, welche:

a) das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet, dagegen das 18. bereits überschritten haben,
b) ihre Probezeit beendet haben.

6. Für diejenigen Bediensteten, welche am 1. Juli 1900, dem Tage des Inkrafttretens der Kasse, länger als 5 Jahre bei der Großen Berliner Straßenbahn bezw. Westlichen Berliner Vorortbahn und deren Rechtsvorgängerin im Dienste gestanden haben, verkürzt sich die Wartezeit von 10 Jahren bei einer stattgehabten Beschäftigungsdauer von

a) 5— 7 Jahren um ein Jahr,
b) 7— 9 „ „ zwei Jahre,
c) 9—11 „ „ drei „
d) 11—13 „ „ vier „
e) länger als 13 Jahren um fünf Jahre.

Als Entgelt für den der Kasse hierdurch erwachsenden Mehraufwand zahlt die Große Berliner Straßenbahn aus eigenen Mitteln einen Betrag bis insgesamt 800 000 Mk. in die Kasse, während über das Entgelt der Westlichen Vorortbahn eine Vereinbarung vorbehalten wird.

7. Zur Verwaltung der Kasse und zur Führung der Geschäfte sind unter Aufsicht der Betriebsunternehmerin berufen:

a) die Mitgliederversammlung, welche aus Vertretern der Kassenmitglieder und der Unternehmerin besteht;

b) der Kassenvorstand, welcher aus 8 Mitgliedern besteht, von denen 4 die Betriebsunternehmer ernennen, während die andern von den zu der Mitgliederversammlung gehörenden Vertretern der Kassenmitglieder gewählt werden.

8. Wer durch Ausspruch der Betriebsunternehmerin aus einem anderweiten Grunde als wegen Kräfteverfall aus seiner Stellung entlassen wird (z. B. wegen Trunksucht, Pflichtverletzung und ähnlichem mehr), erwirbt keinen Anspruch auf Ruhegehalt, selbst wenn dieses Ereignis nach vollendetem 10. Dienstjahre eintritt. Gleiches gilt von denen, welche freiwillig aus ihrer Dienststellung ausscheiden, oder deren Ausscheiden die Bahnaufsichtsbehörde fordert, oder welche durch Richterspruch gemäß St.G.B. § 319 zur Verwendung im Bahndienste unfähig erklärt werden. Ein so entlassenes Kassenmitglied geht aller Ansprüche an das Kassenvermögen verlustig, bis auf den Umstand, daß ausscheidenden Mitgliedern, die mindestens 6 Monate der Kasse angehört haben, drei Vierteile ihrer Beiträge zurückvergütet werden.

Ein Rückforderungsrecht der Beiträge beim Ableben eines Mitgliedes seitens der Erben ist also überhaupt ausgeschlossen.

Das Ruhegehalt eines am Anfang des 22. Lebensjahres zur festen Anstellung gelangten Führers oder Schaffners würde sich nach obigem folgendermaßen berechnen lassen:

Im Alter von 31 Jahren — dem Anfange der Pensionsberechtigung — $^{15}/_{60}$ von 1320 Mk. (12 × 110 Mk.) = 330 Mk. Im Alter von 41 Jahren $^{25}/_{60}$ von 1440 Mk. (12 × 120 Mk.) = 600 Mk. Im Alter von 65 Jahren $^{44}/_{60}$ von 1440 Mk. = 1056 Mk. Zu diesen Summen treten noch die Invalidenrenten resp. die 415 Mk. nicht übersteigenden Unfallrenten hinzu.

Die Angestellten können mit solchen Pensionsbeträgen vollauf zufrieden sein; sie sind in dieser Beziehung ebenso gestellt wie Staats- und Reichsbeamte. Nur bezüglich der zu 8 genannten Bestimmung der Statuten sind sie gegenüber den Beamten im wesentlichen Nachteile. Der Beamte kann nur im Disciplinarverfahren gegen seinen Willen entlassen werden. Hier dagegen hat die Arbeitgeberin allein über die Entlassung zu befinden, ohne daß den Angestellten ein Beschwerde- oder Klagerecht vor einer besonderen Instanz zugebilligt ist; seiner Pensionsansprüche ist er dann aber verlustig gegangen. Unter diesen Umständen scheint uns eine sichere Gewähr dafür, daß die Leute vor Beginn ihrer Pensionsansprüche seitens der Unternehmer abgeschoben werden, doch nicht gegeben zu sein.

Beinahe die Hälfte der Straßenbahner soll übrigens bisher die Abgabe

der Beitrittserklärung zur Kasse verweigert haben. Der Vorstand hat daher ein Rundschreiben an die Angestellten erlassen, worin er die von diesen beanstandeten Paragraphen der Satzungen verteidigt. Die Straßenbahner wollen hierauf eine Gegenerklärung abgeben, die auch dem Magistrat von Berlin eingereicht werden soll. Nachdem die Angestellten in dem diesjährigen Strike erst einmal ihre Kraft erprobt und gesehen haben, daß ihnen ein vereintes Zusammengehen große Vorteile bringen kann, versuchen sie eben auch fernerhin, ihre Wünsche durch gemeinsame Vorstellungen darzulegen.

Bei den übrigen Straßenbahngesellschaften sind die Verhandlungen mit dem Magistrat über die Errichtung der Pensionskasse noch nicht zum Abschluß gelangt. Man begegnet hier insofern Schwierigkeiten, als die Errichtung einer solchen Kasse für kleinere Unternehmer kaum durchführbar erscheint.

Es ist bemerkenswert, daß bis zu dem Ausbruch des großen Strikes in diesem Jahre von einer umfassenden Organisation der Angestellten nichts in die Öffentlichkeit gedrungen ist. Eigentliche Strikebewegungen waren bis dahin noch nicht vorgekommen. Auf dem Bahnhof Gesundbrunnen der Großen Berliner Straßenbahn hatten vor 9 oder 10 Jahren etwas 14 bis 20 Schaffner und Kutscher die Arbeit eingestellt, natürlich ohne besondere Erfolge zu erlangen. Umfangreicher war die Bewegung unter den Angestellten der Charlottenburger Straßenbahn im Frühjahr des Jahres 1899. Die außerordentlich lange Dienstzeit, die geringen Mittags- und Nachtpausen, sowie die ungenügenden Lohnverhältnisse begünstigten hier eine Agitation mehrerer entlassener Angestellten, welche das übrige Personal zu einer Niederlegung der Arbeit zu bewegen suchten. Infolge einer von über 150 Bediensteten unterschriebenen Petition sind jedoch die Wünsche derselben befriedigt worden, ohne daß es zum Strike kam. Die Gesellschaft machte hauptsächlich folgende Zugeständnisse:

1. Verkürzung der Arbeitszeit für die Führer auf 10, für Kutscher und Schaffner auf 12 Stunden durchschnittlich; die Haltezeiten an den Endpunkten sollen als Dienst gerechnet werden.
2. Jeder achte Tag wird als Ruhetag freigegeben; die bisher üblich gewesene Verwendung der dienstfreien Schaffner zum Geldzählen kommt nicht mehr vor.
3. Es sind folgende Gehaltssätze in Aussicht genommen:

Führer,

bisher: Anfangsgehalt 81 Mk., steigend nach 12 Jahren auf 96 Mk.
jetzt „ 90 „ „ „ 12 „ „ 105 „

Kutscher,

bisher:	Anfangsgehalt	79 Mk.	steigend	nach	11	Jahren	auf 90 Mk.
jetzt:	„	85 „	„	„	11	„	„ 100 „

Schaffner,

bisher:	„	78 „	„	„	8	„	„ 90 „
jetzt:	„	80 „	„	„	7	„	„ 90 „

Außerdem legten am 27. Februar d. J. die Stalleute und Vorlegejungen auf verschiedenen Bahnhöfen der Großen Berliner Straßenbahn die Arbeit nieder. Die Stalleute verlangten 3 Mk. Lohn pro Tag, die Vorlegejungen 60 statt 50 Mk. im Monat. Diese Lohnbewegung ist fruchtlos verlaufen, da die Gesellschaft sich durch einen Austausch des Personals zwischen den verschiedenen Bahnhöfen und Annahme neuer Kräfte zu helfen wußte. Ein großer Teil der Strikenden kam dadurch zur Entlassung.

Von einer größeren Organisation war indessen bei den bisher erwähnten Lohnbewegungen keine Rede. Thatsächlich wurde aber bereits — etwa seit 2—3 Jahren — eine solche Organisation in aller Stille von der socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands" betrieben. Wie in allen größeren Städten Deutschlands, entfaltete dieser Verband auch in Berlin unter den Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn eine lebhafte Agitation, deren Erfolge durch die damals hier sehr ungünstigen Arbeitsverhältnisse erhöht wurden. Abgesehen von der erwähnten Verzögerung der Einrichtung einer Ruhegehaltskasse waren es in der Hauptsache folgende Punkte, welche den Angestellten zur Unzufriedenheit Anlaß gaben und daher ihre Heranziehung zu einer Organisation erleichterten:

1. eine unzulängliche Besoldung;
2. eine zu lange Arbeitszeit;
3. eine zu geringe Anzahl von freien Tagen, bezw. Sonntagen.

Bereits im Jahre 1899 gehörte beinahe die Hälfte des gesamten Bahnpersonals der Großen Berliner Straßenbahn dem Verbande an. Wir wollen hierbei bemerken, daß sich die Handwerker überhaupt nicht an den Lohnbewegungen beteiligt haben. Die Mitgliedschaft der Straßenbahner beim Verbande war eine geheime, da die Betreffenden sonst die Entlassung aus ihrem Dienste zu fürchten hatten; sie beschränkte sich im wesentlichen darauf, Beiträge zur Ansammlung einer Strikekasse zu entrichten. Auch unterrichteten sie den Vorstand des Verbandes über Mängel und Härten in ihrem Betriebe, die dann nicht selten in seinem Organ „Der Courier" einer öffentlichen Kritik unterzogen wurden und so wieder neue Mitglieder warben. Die Leiter der ganzen Organisation, speciell der Herausgeber des Courier,

Schumann, waren sich darüber klar, daß ein partieller Strike auf einzelnen Bahnhöfen ohne Erfolg sein würde, daß aber andererseits ein Strike des gesamten Personals nirgends leichter als im elektrischen Straßenbahnbetriebe zum Siege führen würde, da die Unternehmer keine geeigneten Führer bekommen können. Zu einer Lohnbewegung ließen sie es daher erst kommen, als sie fast das ganze Personal auf ihrer Seite hatten. So sollte denn erst im Frühjahr des Jahres 1900 ein Strike in Scene gesetzt werden.

Die auf den verschiedenen Depots stationierten Vertrauensmänner traten zu einer Sitzung zusammen, in der sie die Forderungen der Angestellten formierten und die Einberufung einer allgemeinen Versammlung der Straßenbahner zum 15. Mai im Feenpalast beschlossen. In dieser zahlreich besuchten Versammlung, welche bereits kurz nach 12 Uhr nachts polizeilich abgesperrt werden mußte, wurde dann der Beschluß gefaßt, der Direktion der Gesellschaft die folgenden Forderungen mit dem Ersuchen zu unterbreiten, innerhalb dreier Tage hierzu eine Erklärung abzugeben:

1. Gehälter:

Das Gehalt beträgt:

a) für Führer, Schaffner und Kutscher, einschließlich des Reservepersonals, im Anfang 100 Mk., — pro Monat. Dasselbe steigt von Jahr zu Jahr um 10 Mk. — bis zum Höchstgehalt von 150 Mk., — pro Monat.

b) für Weichensteller, Streckenwärter, Wagenwäscher und Stallleute 3,50 Mk. pro Tag, steigend von Jahr zu Jahr nm 25 Pf. pro Tag, bis der Höchstlohn von 4,50 Mk. pro Tag erreicht ist.

c) Die Kilometergelder bleiben wie bisher bestehen.

d) Diese Bestimmungen haben rückwirkende Kraft.

2. Regelung des Dienstes.

a) Die tägliche Dienstzeit beträgt 9 Stunden, einschließlich einer 1/4 stündigen und einer 1/2 stündigen Pause.

b) Der neunstündige Dienst für Einsetzwagen muß mindestens innerhalb 14 Stunden abgeleistet sein.

c) Die Haltezeit an den Endstationen beträgt zwölf Minuten.

d) Die Ableistung des täglichen Dienstes soll schichtweise erfolgen mit wöchentlichem Wechsel.

e) Überstunden sollen im allgemeinen nicht geleistet werden. Sollten sich solche jedoch bei Betriebsstörungen u. s. w. unbedingt notwendig machen, so müssen dieselben mit 60 Pf. pro Stunde bezahlt werden.

f) Instruktionsstunden sind wie Überstunden zu bezahlen.

g) Das Verschicken der Beamten nach anderen Bahnhöfen soll vermieden werden. In unvermeidlichen Fällen muß der Weg von wie nach dem Bahnhof wie Überstunden vergütet werden.

3. Freie Tage.

Jedem Angestellten ist ein freier Tag in der Woche zu gewähren. Jeder vierte freie Tag muß auf einen Sonntag fallen.

Jedem Angestellten, der mindestens ein halb Jahr bei der Gesellschaft thätig ist, muß ein Erholungsurlaub von 10 Tagen pro Jahr gewährt werden.

Urlaub in besonderen Fällen (Krankheits-, Todesfällen u. s. w.) ist ebenfalls zu gewähren.

Das Gehalt ist sowohl für die freien Tage, wie auch für die Urlaubszeit weiter zu zahlen.

Angestellten, die zu militärischen Übungen eingezogen werden, ist das Gehalt weiter zu zahlen unter Abzug des Betrages, der den zu Übungen Eingezogenen vom Staate gezahlt wird.

4. Versetzungen nach anderen Bahnhöfen müssen den verheirateten Angestellten mindestens 3 Monate, den unverheirateten mindestens 4 Wochen vorher bekannt gegeben werden.

5. Neuangestellte müssen nach dreimonatlicher Probezeit fest angestellt werden.

6. Bekleidung.

Abzüge vom Gehalt für Bekleidung dürfen nicht gemacht werden.

Für die Führer sind wasserdichte Regenmäntel zu liefern.

7. Strafen.

Geldstrafen dürfen nicht verhängt werden.

Falsch durchlochte Fahrscheine müssen von den Kontrolleuren oder Hofverwaltern kassiert werden.

8. Für jeden Bahnhof ist von den Angestellten eine Kommission zu wählen.

Diese hat alle dienstlichen Streitigkeiten und Differenzen zwischen Angestellten und ihren Vorgesetzten zu prüfen. Desgleichen hat sie Beschwerden der Angestellten über dienstliche Verhältnisse entgegenzunehmen. Falls diese berechtigt sind, hat sie bei der Direktion die Abhilfe der Übelstände zu bewirken.

Auch sind dieser Kommission auf Verlangen die Gründe bei Entlassungen von Angestellten anzugeben.

9. Die Pensionskasse muß spätestens am 1. Juli 1900 in Kraft treten.

Die Entscheidung über die Pensionierung von Angestellten ist einer Kommission zu übertragen, welche zur Hälfte aus Vertretern der Angestellten und zur anderen Hälfte aus Vertretern der Direktion besteht. Als unparteiischer Vorsitzender soll der Vorsitzende des Berliner Gewerbegerichts, z. Zt. Herr Assessor von Schulz, fungieren.

Die Vertreter der Angestellten sind mittelst geheimer Abstimmung von diesen selbst zu wählen.

10. Bei der Krankenkasse ist die freie Arztwahl einzuführen. Ferner ist das Krankengeld 26 Wochen lang zu gewähren.

11. Den Vorgesetzten soll zur Pflicht gemacht werden, sich im Verkehr mit den Angestellten eines anständigen Tones zu befleißigen.

Da die Herren Oberbetriebsinspektor Stavenow und Oberkontrolleur Krause sich in beschimpfender Form über die Angestellten geäußert haben, da außerdem die Behandlung der Angestellten seitens dieser Herren alles zu wünschen übrig läßt, wird verlangt, daß die beiden Herren in ein Ressort versetzt werden, in dem sie mit den Angestellten nicht in direkte Berührung kommen.

12. Allgemeines.
   a) Bei Lohnzahlungen ist den Angestellten eine Lohnaufrechnung auszuhändigen.
   b) Es sollen an sämtlichen Wagen pneumatische Bremsen und helltönende Glocken angebracht werden.
   c) An den Haltestellen sind Bedürfnisanstalten für die Angestellten zu errichten.
   d) Neueinzustellende sind vom Arbeitsnachweis des Centralverbandes der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter, Bischofstr. 13 I, zu entnehmen.
   e) An besonders gefährlichen Kreuzungspunkten sind Signalwärter aufzustellen.
   f) An den Endstationen sind Leute zum Wagenschieben anzustellen.

13. Maßregelungen wegen dieser Lohnbewegung dürfen nicht stattfinden.

Noch unterm 11. Mai hatte die Direktion folgenden Erlaß an die Bediensteten gerichtet, um dieselben von einer festen Organisation fernzuhalten:

„Dem Vernehmen nach sind in letzter Zeit unter unserem Personal agitatorische Bestrebungen im Gange zur Erzielung günstigerer Gehalts- und Dienstverhältnisse. Wir erwarten, daß die Angestellten ihre Wünsche

durch gewählte Vertreter uns unterbreiten, worauf wir getreu unseren bisherigen Grundsätzen in eine wohlwollende Prüfung der gemachten Vorschläge eintreten werden.

„Es bedarf wohl nur des Hinweises, um unsere Angestellten von unüberlegten Schritten abzuhalten."

Dieser Erlaß war indessen vollkommen wirkungslos, da er zu spät kam. Allenfalls hätte sich die ganze Bewegung um diese Zeit noch dadurch aufhalten lassen, daß die Direktion im letzten Augenblick aus sich selbst heraus eine wesentliche Verbesserung der Arbeitsverhältnisse eintreten ließ. Dies geschah aber nicht, trotzdem sich auch die Bediensteten der südlichen und westlichen Vorortbahn der Bewegung anschlossen.

Zu den oben aufgeführten Forderungen verhielt sich die Direktion bei den Verhandlungen mit der von den Angestellten eingesetzten Kommission in der Zeit vom 16. bis 18. Mai nicht gänzlich ablehnend. Aber gerade in den wichtigsten Punkten — Verkürzung der Arbeitszeit und Einführung der neuen Lohnskala — gab sie wegen der hohen auf etwa 3—4 Millionen Mark berechneten Mehrausgabe nur teilweise nach. Auch wollte sie nur mit ihrem Personal, dagegen nicht mit den in die Kommission gewählten, socialdemokratischen Vetrauensmännern verhandeln. Infolgedessen kam eine Einigung nicht zu stande. Die Gesellschaft appellierte an das Publikum durch eine Bekanntmachung in den Tageszeitungen, in welcher sie darzulegen suchte, daß sie den Forderungen ihrer Bediensteten ein großes Entgegenkommen gezeigt hätte. Nur die gegen die Erhaltung der notwendigen Disciplin und die Freiheit der Straßenbahnverwaltung in Bezug auf die Auswahl der neu einzustellenden Arbeitskräfte gerichteten agitatorischen Forderungen hätte sie nicht bewilligen können. Von den Aufsichtsbehörden wurde das Verhalten der Direktion durchaus gebilligt. Es kam dies einerseits bei den Konferenzen zum Ausdruck, an denen der Minister des Innern, der Eisenbahnminister, Vertreter des Polizeipräsidiums sowie die Direktoren der Gesellschaft teilnahmen. Andererseits gaben die genannten Minister ihre Ansicht anläßlich einer Interpellation im Abgeordnetenhause zu erkennen. Sie hätten schon im verkehrspolizeilichen Interesse event. gegen eine bedingungslose Bewilligung der Forderungen der Angestellten, soweit sie mit der Disciplin und Aufrechterhaltung der Ordnung nicht mehr vereinbar waren, einschreiten müssen. Die Lohnkommission der Angestellten wiederum erließ eine Kundgebung an die Berliner Bevölkerung, in der sie ihren Standpunkt zu rechtfertigen suchte. Die Direktion hätte in ihrer Erklärung nichts davon erwähnt, daß sie sich Maßregelungen wegen Beteiligung an der Lohnbewegung vorbehalten habe.

Inzwischen waren auch von dem Vorsitzenden des Berliner Gewerbegerichts Verhandlungen mit den Führern der Bahndirektion zu dem Zwecke gepflogen worden, die Differenzen zwischen den Parteien noch vor Ausbruch des Strikes zu schlichten. Die Führer waren ja nicht abgeneigt, im Falle eines Vergleiches die weniger wichtigen Forderungen aufzugeben. Indessen lehnte die Direktion noch am 18. Mai nachmittags alle Vergleichsverhandlungen ab.

In den beiden großen Versammlungen der Straßenbahner in der Nacht vom 18. zum 19. Mai wurde dann der allgemeine Ausstand beschlossen. Es gehörten dazu: Führer, Schaffner, Kutscher, Weichensteller, Weichenreiniger, Streckenwärter, Vorleger, Wagenwäscher, Stallleute.

Am Vormittag des 19. Mai riefen die Ausständigen bereits das Einigungsamt des Berliner Gewerbegerichts offiziell an. Die Direktion lehnte jedoch noch an demselben Tage wiederum die Vermittlung ab. Sie führte aus, daß sie ein sachliches Bedürfnis zur Anrufung des Gewerbegerichts als Einigungsamt nicht anerkenne, da den Bediensteten nur ein Arbeitgeber gegenüberstände, mit dem sich ohne Schwierigkeiten unmittelbar verhandeln ließe. Außerdem fänden die Bestimmungen der Gewerbeordnung und des Gesetzes über die Gewerbegerichte auf Eisenbahnunternehmungen keine Anwendung. Letztere Ansicht ist übrigens von Dr. Schalhorn in der Socialen Praxis (Nr. 42, Jahrg. 1900 S. 1080—82) widerlegt worden. Wir sind außerdem der Meinung, daß die Direktion hätte abwarten sollen, ob sich das Einigungsamt selbst für zuständig halten würde. Den anderen Grund hat sie nachher selbst nicht für stichhaltig erachtet, da sie sich später doch dem Spruche eines Schiedsrichters fügte. Aller Wahrscheinlichkeit nach wäre durch das Zusammentreten des Einigungsamtes der Ausstand sofort beendet worden.

Nunmehr dauerte derselbe vom Morgen des 19. bis zum 21. Mai, an welchem Tage sich die Direktion mit der Ernennung des Oberbürgermeisters Kirschner zum Schiedsrichter einverstanden erklärte. Über den näheren Verlauf des Strikes, sowie über die gewaltigen Schäden, die dadurch dem Berliner Verkehrsleben zugefügt wurden, geben uns die damaligen Schilderungen in den Tageszeitungen genügende Aufklärung. Zu bedauern sind die vorgekommenen tumultuarischen Scenen, denen sogar Menschenleben zum Opfer gefallen sind. Indessen muß den Streikenden das lobenswerte Zeugnis ausgestellt werden, daß sie an diesen Tumulten nicht beteiligt waren. Fremde Arbeiter hatten dieselben hervorgerufen, während die Straßenbahner selbst den Verlauf der Dinge in aller Ruhe abwarteten.

In zwei am Montag, den 21. Mai, vormittags, abgehaltenen großen

Versammlungen beschlossen sie, nachdem die Direktion bekannt gegeben hatte, daß sie jeden, der nicht bis zum Montag Mittag zur Arbeit erschienen wäre, unter Einziehung seiner Kaution als entlassen betrachte, den Oberbürgermeister Kirschner um seine Vermittelung anzugehen. Derselbe sagte bereitwilligst zu; auch die Direktion der Gesellschaft war jetzt, wie erwähnt, damit einverstanden. Noch am Montag Mittag kam eine Einigung zu stande. Die einzelnen seitens der Straßenbahner durch den Strike gemachten Errungenschaften haben wir zwar bereits im Laufe unserer Abhandlung größtenteils erwähnt, jedoch wollen wir dieselben der Übersicht wegen nach einer dem „Courier" entnommenen Zusammenstellung hier noch einmal wiedergeben:

Das Gehalt wird nach der auf S. 480 angegebenen Lohnskala festgesetzt.

Für Weichensteller und Stallleute wird der Lohn auf 3 Mk. pro Tag erhöht; er steigt in bestimmten Zeiträumen um 25 Pf., bis zum Höchstbetrage von 4 Mk.

Die Kilometergelder bleiben bestehen. Diese Bestimmungen haben rückwirkende Kraft.

Die tägliche Dienstzeit beträgt für Führer 9 Stunden, Schaffner 11 Stunden durchschnittlich.

Der Dienst für Einsetzwagen muß innerhalb 14 Stunden abgeleistet sein.

Die Haltezeit an den Endstationen beträgt nach Möglichkeit 12 Minuten und wird als Dienst berechnet.

Die Ableistung des täglichen Dienstes erfolgt durch Schichtwechsel.

Überstunden werden mit 50 Pf. bezahlt, bisher mit 25 Pf.

Instruktionsstunden werden von nun an als Überstunden bezahlt.

Das Verschicken der Beamten nach anderen Bahnhöfen wird so viel als möglich vermieden werden. In unvermeidlichen Fällen wird der Weg als Überstunde bezahlt.

Jedem Angestellten wird ein freier Tag in der Woche gewährt. Innerhalb sieben Wochen muß ein solcher freier Tag auf einen Sonntag fallen.

Nach dreijähriger Thätigkeit wird jedem Angestellten auf Antrag unter Fortzahlung des Gehalts Urlaub gewährt.

Bei Einziehung zu militärischen Übungen wird das Gehalt weiter gezahlt.

Versetzungen nach anderen Bahnhöfen werden den Angestellten rechtzeitig vorher angezeigt.

Neuangestellte werden nach 6 monatlicher Probezeit fest angestellt.

Abzüge für Bekleidung werden nicht gemacht.

Den Führern werden wasserdichte Regenmäntel geliefert.

Geldstrafen werden nur mehr in besonderen Fällen verhängt.

Falsch durchlochte Fahrscheine werden von den Kontrolleuren resp. Hofverwaltern kassiert.

Auf jedem Bahnhof wird eine Kommission gewählt, welche vierteljährlich mit der Direktion über etwaige Beschwerden konferiert.

Die Pensionskasse tritt mit dem 1. Juli 1900 in Kraft. Die Verwaltung derselben ist eine gemeinsame. Über Pensionierungen entscheidet eine Kommission von zwei Ärzten, je einer davon wird von der Direktion resp. von der Verkehrsdeputation des Magistrats bestimmt. Können diese sich über einen bestimmten Fall nicht einigen, so entscheidet ein weiterer vom Magistrat vorgeschlagener Arzt.

Auf jedem Depot werden in Zukunft mindestens zwei Ärzte angestellt.

Die Einführung der freien Arztwahl bleibt der Generalversammlung der Kasse überlassen.

Die Sache bezüglich des Oberbetriebsinspektors Stavenow und des Oberkontrolleurs Krause soll untersucht und dann erst zur Entscheidung gebracht werden.

Lohnaufrechnungen werden den Angestellten von nun ab eingehändigt.

An den Wagen werden helltönende Glocken und pneumatische Bremsen angebracht.

Bedürfnisanstalten werden nach Möglichkeit an den Endhaltestellen errichtet.

An gefährlichen Punkten werden Signalwärter aufgestellt.

Durch Handschlag versprechen die Direktoren, daß Maßregelungen nicht stattfinden.

Bereits am Dienstag, den 22. Mai 1900, war der Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn im vollen Gange. Der größere Teil von den Zugeständnissen der Direktion ist bereits zur Durchführung gelangt. Ob die Angestellten dauernd in dem Genusse derselben bleiben werden, wird die Zukunft lehren.

Immerhin wird die neu geschaffene Beschwerdekommission hierfür wirken können. Dieselbe soll übrigens nach der späteren Auslegung seitens der Direktion nicht von den Angestellten gewählt werden, sondern sie soll dadurch zu stande kommen, daß gemeinsame Erörterungen zwischen der Direktion und den dienstältesten Kutschern, Fahrern und Schaffnern des betreffenden Bahnhofs stattfinden. Die Angestellten scheinen ursprünglich andere Absichten gehabt zu haben. Denn in der Versammlung im Feenpalast am

Montag wurde der für die Verhandlungen vor dem Oberbürgermeister gewählten Kommission der Auftrag gegeben, in folgenden Punkten nicht nachzugeben:

1. Die Zugehörigkeit zur Organisation, dem Centralverbande der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, darf nicht in Frage kommen.

2. Maßregelungen aus Anlaß des Ausstandes dürfen nicht stattfinden.

3. Auf jedem Bahnhofe muß eine Kommission oder ein Ausschuß von dort Angestellten gebildet werden, der sich mit der Direktion bei Beschwerden in Verbindung setzen und bei Entlassungen von Beamten gehört werden muß.

Inzwischen ist eine ganze Anzahl von Bediensteten wegen ihrer weiteren Beteiligung am Centralverband und wegen erneuter Agitationen von der Direktion entlassen worden. Dieselbe will ihr Versprechen, Maßregelungen nicht vorzunehmen, nur auf die früheren Lohnbewegungen verstanden wissen. Um gegen die Entlassungen Stellung zu nehmen, hielten die Bediensteten am 12. Juni wiederum eine große Versammlung ab; in derselben wurde eine Resolution gefaßt, in der an dem Verhalten der Direktion Kritik geübt wurde. Letztere hat jedoch ihren Standpunkt durch eine Bekanntmachung in den Tagesblättern dargelegt.

Übrigens traten z. Zt. des Ausstandes bei der Großen Berliner Straßenbahn, der westlichen und südlichen Vorortbahn auch die Angestellten von Siemens und Halske in eine Lohnbewegung ein. Dieselbe wurde jedoch sofort dadurch beigelegt, daß die Direktion ohne weiteres den größten Teil ihrer Forderungen bewilligte. Wir heben nur folgende Zugeständnisse hervor:

1. Wegen der Regelung der Dienstzeit ist man mit der erhobenen Forderung grundsätzlich einverstanden.

2. Die Überstunden werden mit 50 Pf. bezahlt.

3. Wagenführer erhalten 4, Schaffner 3 freie Tage im Monat.

4. Jeder Angestellte erhält jährlich einen Erholungsurlaub.

5. Es sollen Versuche mit wasserdichten Mänteln für Wagenführer gemacht werden.

6. Es kann auf jedem Bahnhofe eine Beschwerdekommission von Angestellten gewählt werden.

Wenn es auch zu bedauern ist, daß die Angestellten der Straßenbahnen unter der Flagge einer socialdemokratischen Gewerkschaft segeln mußten, um bessere Arbeitsverhältnisse zu erlangen, so glauben wir nach unserer Kenntnis der Dinge doch hoffen zu dürfen, daß der größte Teil derselben den Central-

Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter nur als Mittel zum Zweck benutzt hat und sich jetzt wieder von ihm lossagen wird. Nur ein kleiner Bruchteil der Bediensteten gehört aus politischer Überzeugung der Socialdemokratie an, während das Gros derselben stets ferngestanden und auch wieder fern bleiben wird. So lesen wir in der erwähnten Kundgebung der Lohnkommission an das Publikum: „Wir erklären ferner, daß wir mit irgendwelchen partripolitischen Bestrebungen nichts zu thun haben, und daß jedem Redner in unseren Versammlungen ohne weiteres das Wort entzogen würde, der für irgend eine Partei Propaganda machen würde.“ Wohlthuend berühren das Ohr des Socialpolitikers die Worte, welche der Schaffner Ascher in der in der Nacht vom 18. zum 19. Mai im Feenpalast abgehaltenen und doch zweifellos von dem socialdemokratischen Central-Verband geleiteten Versammlung aussprach: Es sei unwahr, daß die Beamten socialdemokratischen Ideen huldigten. Sie suchten nur, wie jeder andere Beamte, ihre Lage zu verbessern. Schon heute hat sich ein engerer Verband der Straßenbahner gebildet, welcher der Socialdemokratie durchaus fernsteht. Vor allen Dingen aber scheint es uns eine günstige Vorbedeutung zu sein, daß lediglich aus dem Kreise der Straßenbahner der Wunsch hervortrat, den Oberbürgermeister Kirschner als Schiedsrichter zu erwählen und so die endgültige Entscheidung über die streitigen Punkte nicht in die Hand der Socialdemokratie, sondern in die eines auf dem Boden der heutigen Wirtschaftsordnung stehenden Mannes zu legen.

IV. Das Omnibuswesen.

Polizeireglement, Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Kaution, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Das Berliner Omnibuswesen ist noch der Polizeiverordnung, betreffend den Betrieb des Omnibusfuhrwesens vom 3. Januar 1865, unterstellt. Hinsichtlich des Personals fordert dasselbe etwa Folgendes:

1. Ein Mindest-Lebensalter von 18 Jahren auch für die Zureiter der Pferde.
2. Kondukteure und Kutscher müssen zuverlässig sein und dürfen weder dem Trunke ergeben, noch mit auffälligen, körperlichen oder geistigen Gebrechen behaftet sein. Kutscher haben überdies nachzuweisen, daß sie des Fahrens und der Behandlung der Pferde kundig sind.
3. Kondukteure und Kutscher müssen einen polizeilichen Fahrschein erhalten haben.

4. Die Annahme und Entlassung von Kutschern und Kondukteuren hat der Unternehmer dem Polizeikommissar binnen 24 Stunden schriftlich zu melden.
5. Der Unternehmer hat eine Dienstkleidung zu liefern.
6. Kutscher und Kondukteure haben jeden Wechsel ihrer Wohnung dem Kommissar zu melden.
7. Das Rauchen während der Fahrt ist verboten.

Über die weiteren Pflichten der Omnibusbediensteten wollen wir später sprechen.

Das Personal zeigt eine einfachere Zusammensetzung als dasjenige der Straßbahnen. Nur die großen Omnibus-Unternehmungen haben zugleich eigene Werkstätten für Neubau und Reparatur des Betriebsmaterials. Nachstehende Tabelle giebt über die Arten und die Zahl der Angestellten einigen Aufschluß:

Arten und Zahl der Bediensteten bei den Omnibus-Unternehmungen Berlins.

Arten der Bediensteten.	Allgemeine Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.	Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft.	Berliner Spediteur-Verein	Berliner (Nacht-)Omnibus-Gesellschaft Gebr. Pfeil.	Neue Berliner Nacht-Omnibus-Linie.	(Nacht-)Omnibus-Compagnie Berlin.	Zusammen.
A. Direktoren, Betriebsleiter, Verwaltungspersonal . .	31	8	2	1	1	4	47
B. Betriebspersonal.							
I. Fahrpersonal.							
Kutscher	273	230	55	7	8	31	604
Schaffner	282	230	56	7	8	31	614
Kontrolleure . . .	8	6	6	—	1	1	22
II. Stallleute, einschließlich Wagenwäscher . . .	322	230	31	—	—	12	595
III. Werkstättenpersonal. Schmiede	90	66	10	—	—	—	166
Zus.	1006	770	160	15	18	79	2048
Hiervon entfallen auf das Fahrpersonal	563	466	117	14	17	63	1240

Hiernach sind bei den Omnibusbetrieben rund 2100 Personen beschäftigt, von denen wiederum der größte Teil dem Fahrpersonal angehört. Am Ende des Jahres 1898 besaßen 1836 Kutscher und 1914 Schaffner

einen polizeilichen Fahrschein; hiervon waren jedoch nach den Angaben des Königlichen Polizeipräsidiums nur 534 Kutscher und 501 Schaffner, zusammen 1035, im Dienste thätig.

Für die Erlangung des Fahrscheines seitens der Kutscher und Kondukteure gelten dieselben Bestimmungen, wie beim Droschkenwesen. Eine besondere Probezeit hat das Omnibuspersonal nicht durchzumachen, sondern es wird, falls es gewisse Vorbedingungen erfüllen kann, sofort nach den geltenden Grundsätzen beschäftigt. Nur bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft sind Kutscher und Schaffner in der ersten Zeit ihrer Thätigkeit etwas ungünstiger gestellt. Sie erhalten zuerst nur Tagelohn und nur 2 freie Tage im Monat bezahlt.

Die beiden großen Unternehmungen, die Allgemeine und die Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft, schließen einen schriftlichen Arbeitsvertrag mit ihren Bediensteten; die anderen Unternehmer treffen nur mündliche Vereinbarungen. Die gesetzliche Kündigungsfrist von 14 Tagen wird allgemein ausgeschlossen; es gilt fast überall 24stündiges beiderseitiges Kündigungsrecht.

Bei den beiden großen Gesellschaften haben nur die Schaffner eine Kaution zu stellen, und zwar 75 Mk.; die anderen Unternehmer fordern von Schaffner und Kutscher je 50 Mk.; beim Berliner Spediteurverein stellen auch die Stallleute 10 Mk. Kaution. Dieselbe muß meist voll eingezahlt werden und haftet für Schäden, welche dem Unternehmer durch Schuld des Personals erwachsen. Es sind uns jedoch Klagen über eine allzu große oder ungerechte Inanspruchnahme der Kautionen nicht bekannt geworden. Die Kutscher werden fast ausschließlich den Stallleuten entnommen; der Spediteurverein stellt die Anwärter, falls sie schon einen Fahrschein haben, vorläufig erst als Bodenarbeiter im Speditionsbetriebe ein. Dieselben fungieren dann zunächst aushilfsweise als Reservekutscher oder Schaffner. Eine Aussicht auf Beförderung in eine bessere Stellung, z. B. in diejenige eines Kontrolleurs, ist nur in geringem Maße vorhanden. Im allgemeinen herrscht eine große Nachfrage nach Arbeit, namentlich bei den Schaffnern. Indessen sind auch hier wirklich gute Kutscher geradezu knapp.

Das Lebensalter der Bediensteten schwankt zwischen dem vollendeten 18. und dem 60. bis 70. Jahre. Die meisten Angestellten sind direkt vom Militär gekommen. Nach vollendetem 36. Lebensjahre wird in der Regel niemand mehr angenommen. Das Dienstalter ist beim Fahrpersonal ziemlich hoch, sehr gering dagegen bei den Stallleuten, bei denen ein beständiger Wechsel eintritt. Nach den erwähnten Lohnermittelungen des statistischen

Amtes der Stadt Berlin betrug im Jahre 1895 die Arbeitsdauer der Kutscher bei 41,2 %, diejenige der Schaffner bei 30,6 % mehr als 300 Arbeitstage. Abgesehen von den Kutschern, welche meist schon vor ihrem Eintritt in den Omnibusbetrieb dem Kutscherstande angehörten, setzt sich das Personal, ebenso wie dasjenige der Straßenbahnen, aus allen möglichen Berufsklassen zusammen.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe, Urlaub.

A. Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen.

Das Fahrpersonal.

Die Thätigkeit des Fahrpersonals bei den Omnibussen ist eine einfachere als bei den elektrischen Straßenbahnen. Die Omnibusschaffner beklagen es sehr, daß man ihnen seit etwa 10 Jahren die Sitzgelegenheit genommen hat. Bei der Beurteilung der Obliegenheiten des Omnibuskutschers fällt ins Gewicht, daß derselbe einen der Unbill von Wind und Wetter besonders exponierten Platz in ziemlicher Höhe vom Erdboden einnimmt, während der Straßenbahnkutscher wenigstens ein Dach über sich hat, und daß derselbe ferner fortwährend zum Aufnehmen resp. Aussteigen der Fahrgäste halten muß. Im großen und ganzen aber ist, wie gesagt, der Dienst des Omnibus-Fahrpersonals einfacher und weniger intensiv als derjenige der Straßenbahnbediensteten. Dafür dauert der Dienst bei den Omnibussen aber auch viel länger. Als ein schwerer Mißstand wird es empfunden, wenn das Fahrpersonal zu Putz- und Reinigungsarbeiten herangezogen wird. Bisher mußten die Kutscher fast allgemein ihre Wagen selbst waschen, wozu noch das Schmieren der Achsen kam. Die Schaffner hatten die Wagen im Innern auszustäuben und die Lampen und Messingteile zu putzen. Infolge der Lohnbewegung bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft im Frühjahr dieses Jahres ist jedoch das Fahrpersonal überall von der Verpflichtung, Nebenarbeiten zu leisten, entbunden worden. Es sind jetzt bei allen Unternehmern besondere Wagenwäscher dafür angestellt. Nur das Anspannen der Pferde müssen die Kutscher auch jetzt noch selbst besorgen, falls sich nicht der Stallmann durch ein Trinkgeld von 20—30 Pf. dafür gewinnen läßt. Früher hatte doch sowohl der Kutscher als auch der Schaffner mit den Putz- und Reinigungsarbeiten zusammen immerhin eine Stunde länger zu arbeiten als jetzt. Das Waschen der Wagen konnten die Kutscher entweder abends gleich nach der Heimkehr oder morgens besorgen. Die Schaffner brauchen jetzt nur am Morgen ihre

Fahrscheine aus dem Bureau zu holen und abends die Tageskasse abzuliefern.

Die Bemühungen des Königlichen Polizeipräsidiums, die erwähnten „Düsseldorfer" Grundsätze auch bei den Omnibussen zur Einführung zu bringen, sind nur von geringem Erfolge gekrönt gewesen. Nicht nur die darin festgesetzte Durchschnitts-Arbeitszeit (12 St. im Winter, 12½ im Sommer), sondern auch die Maximalarbeitszeit eines einzelnen Tages (14 St.) wird fast durchgehend bedeutend überschritten. Was wir bei den Straßenbahnen von dem Abzug der Haltezeiten an den Endstationen von der täglichen Gesamtarbeitszeit gesagt haben, gilt auch von den Omnibussen. Dieselben sollten billigerweise als Dienst gerechnet werden. Da sie bei den Omnibussen nach dem Fahrplan regelmäßig 8—10 Minuten betragen, so muß natürlich die nach den Düsseldorfer Grundsätzen berechnete Arbeitszeit bedeutend geringer erscheinen als die wirkliche Gesamtarbeitszeit. Außerdem werden die 8—10 Minuten häufig durch Verzögerungen im Verkehr, die im Winter bei Schneefall zur Regel werden, bis auf 3—5 Minuten gekürzt; im Sommer wiederum müssen die Kutscher den Pferden an den Endstationen reichlich Wasser geben und ihnen die Füße kühlen.

Die Unternehmer erklären, daß eine umfangreichere Verkürzung der Arbeitszeiten resp. die Einführung von Mittagspausen nur unter wesentlicher Schwächung der Rentabilität ihrer Unternehmungen vorgenommen werden könnte. Z. B. kostet die Gewährung der 2—3stündigen Mittagspause der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft ca. 60 000 Mk. jährlich.

Bei der Allgemeinen Berliner Omnibus-Gesellschaft erscheinen alle Kutscher und Schaffner kurz vor 7 Uhr auf dem Bahnhofe. Um 7 beginnen die ersten Wagen vom Hofe zu fahren. Der Fahrdienst dauert dann ununterbrochen bis 11 Uhr abends. Die letzten Wagen — es sind dies diejenigen, welche auch morgens zuletzt abgefahren sind — kommen erst um ½12 Uhr nachts aufs Depot. Die durchschnittliche Arbeitszeit kann auf 16½ Stunde angenommen werden. Die Leute sind also eigentlich von 6 Uhr morgens bis 12 Uhr nachts, d. h. 18 Stunden auf den Beinen, so daß ihnen nur eine Nachtruhe von kaum 6 Stunden verbleibt. Ein Familienleben haben sie dabei überhaupt nicht. Eine Pause für das Einnehmen des Mittagsbrotes wird überhaupt nicht gewährt; dasselbe muß während der kurzen Pause an der Endhaltestelle verzehrt werden.

Günstiger liegen die Verhältnisse bei der Neuen Berliner Omnibus-Aktingesellschaft. Hier beginnt der Dienst durchschnittlich um 6 Uhr. Er ist aber durch eine längere Pause, welche dadurch herbeigeführt wird, daß

Dienstplan der Schaffner und Kutscher zum Winterfahrplan 1899/1900.

Linie	Zu leistende Touren.	Dienstantritt.	Vorbereitung zum Fahrdienst.	Zuführung zur Haltestelle.	Fahrdienst. von	Fahrdienst. bis	Pause von	Pause bis	von	bis	Zuführung nach dem Depot.	Kasse abgeben bezw. Pferdestalldünger.	Dienstende.	Gesamtdienst Std. Min.	Abzüglich Haltezeiten.	Abzüglich Std. Min.	Verbleiben Dienststunden. Std. Min.	Zuführung vom Depot.
Thaerstr.—Bahnhof Gr. Görschenstr. . .	6	6^{30}	20	10	7^{00}	11^{02}	11^{02}	1^{08}	1^{08}	9^{11}	10	10	9^{31}	12^{55}	11 à 10	1^{40}	11^{15}	III
Goltzstr.—Spittelmarkt	10	6^{25}	20	—	6^{45}	10^{31}	10^{31}	1^{07}	1^{07}	10^{13}	—	10	10^{23}	13^{22}	19 à 8	2^{32}	10^{50}	II
Rixdorf—Rosenthaler Thor	6	5^{40}	20	30	6^{30}	12^{50}	12^{50}	3^{00}	3^{00}	9^{30}	30	10	10^{10}	14^{20}	11 à 10	1^{40}	12^{40}	VI
Stettiner Bahnhof—Kreuzberg	9	6^{05}	20	5	6^{30}	10^{52}	10^{52}	1^{52}	1^{52}	11^{00}	5	10	11^{15}	14^{10}	17 à 8	2^{06}	12^{04}	V
Moabit—Alexanderplatz	8	5^{40}	20	15	6^{15}	9^{22}	9^{22} 12^{45} 4^{08}	9^{29} 12^{52} 4^{15}	9^{29} 12^{52} 4^{15}	12^{45} 4^{08} 7^{31}	15	10	7^{56}	13^{47}	14 à 9	2^{06}	11^{41}	IX
Görlitzer Bahnhof—Stettiner Bahnhof .	8	9^{20}	—	5	9^{25}	10^{29}	—	—	—	—	5	10	10^{44}	13^{24}	16 à 9	2^{24}	11—	VI
Danzigerstr.—Anhalter Bahnhof . . .	8	5^{50}	20	20	6^{30}	1^{00}	1^{00}	4^{20}	4^{20}	11^{02}	20	10	11^{32}	14^{22}	15 à 8	2—	12^{22}	VII
Nettelbeckstr.—Heinrichsplatz	7	7^{47}	—	30	8^{17}	9^{56}	—	—	—	—	30	10	10^{36}	14^{49}	7 à 9 7 à 10	2^{13}	12^{36}	VI
Brunnenstr.—Schöneberg	6	6^{10}	20	—	6^{30}	8^{32}	8^{32} 10^{54} 1^{15} 3^{37} 5^{58}	8^{42} 11^{03} 1^{25} 3^{46} 6^{08}	8^{42} 11^{03} 1^{25} 3^{46} 6^{08}	10^{54} 1^{15} 3^{37} 5^{58} 8^{20}	—	10	8^{30}	13^{32}	12 à 10	2—	11^{32}	VII
Brunnenstr.—Marheinekeplatz	7	6^{00}	20	—	6^{20}	10^{02}	10^{02}	11^{58}	11^{58}	9^{38}	—	10	9^{48}	13^{52}	14 à 10	2^{20}	11^{32}	VII
Also Durchschnitt														13^{51}			11^{47}	

das Fahrpersonal für 1—2 Volltouren durch sogenannte Springer vertreten wird, unterbrochen. Diese Pause von 2—3 Stunden fällt nicht notwendig auf die Mittagszeit, da die Springer von einem Wagen zum andern übergehen. Sie kann auch an den Anfang oder das Ende des Dienstes fallen, so daß derselbe um 2—3 später anfängt oder früher aufhört. Die Gesamtarbeitszeit, also einschließlich aller Pausen an den Endstationen, beträgt hier nicht ganz 14 Stunden; sie schwankt zwischen 13 und 14³/₄ Stunden — die große Pause von 2—3 Stunden ist hierbei natürlich nicht als Dienst gerechnet. Dem Königlichen Polizeipräsidium wurde vorstehender Dienstverteilungsplan eingereicht.

Dieser Plan giebt uns ein beredtes Beispiel dafür, daß die Anwendung der Düsseldorfer Grundsätze die Arbeitszeiten viel geringer erscheinen läßt, als sie in Wirklichkeit sind. Es wird hier eine durchschnittliche Arbeitszeit von 11 St. 47 Min. herausgerechnet, während dieselbe in Wirklichkeit 13 St. 51 Min. beträgt. Die Düsseldorfer Grundsätze gewähren eben den Angestellten keinen genügenden Schutz.

Am kürzesten sind die Arbeitszeiten beim Berliner Spediteur-Verein. Die Pausen an den Endstationen betragen hier nur 3 Min., werden also seitens des Unternehmers nicht als Dienst angerechnet. Die Gesamtdienstzeit schwankt infolge der kurzen Pausen nur zwischen 8 und 14 Stunden. Der Durchschnitt beträgt 12 Stunden. Auch hier wird der Dienst durch Pausen von 2—3 Stunden in zwei Teile zerlegt.

Die Arbeitszeiten bei den Nacht-Omnibuslinien sind folgende:

Da keine Stallleute und Wagenwäscher vorhanden sind, muß das Fahrpersonal die Obliegenheiten derselben ebenfalls erfüllen. Die Kutscher erscheinen um 9 Uhr abends. Sie füttern und putzen zunächst die Pferde. Die Schaffner kommen erst um 10 Uhr, da sie nur die Messingteile, Lampen und Fenster zu putzen haben. Die Abfahrt vom Depot erfolgt zwischen ½11 und ½12, die Rückkehr zwischen ½5 und 6 Uhr. Die Kutscher müssen dann noch die Wagen und Geschirre waschen, die Pferde füttern und den Stall reinigen. Sie können zwischen ½8 und 8 Uhr nach Hause gehen. Die Schaffner haben morgens nur ihre Kasse abzuliefern. Hiernach stellt sich die Dienstzeit der Kutscher auf 11³/₄, diejenige der Schaffner auf 7¹/₄ Stunde durchschnittlich. Während des Tages werden die Pferde von einem im Depot wohnenden Schaffner besorgt; derselbe hat die Pferde mittags zu füttern und zu tränken. Er erhält dafür den etwa 15 Mk. höheren Lohn eines Kutschers.

Überstunden kommen bei allen Kategorien von Omnibusbediensteten im allgemeinen nicht vor.

Die Stallleute und Wagenwäscher.

Der Dienst der Stallleute beginnt um $^1/_2$5 resp. 5 Uhr morgens und endigt um 9 resp. $^1/_2$10 Uhr abends. Er dauert also $16^1/_2$ Stunde. Er wird allerdings durch eine Mittagspause von 1 Stunde unterbrochen. Indessen fällt diese häufig genug aus, ohne daß dafür eine besondere Bezahlung eintritt. Einige Stallleute müssen in der Nacht Stallwachtdienst thun. Der Dienst der Wagenwäscher dauert ungefähr von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens, also 8 Stunden.

Die Handwerker.

Die Arbeitsverhältnisse der Handwerker sind bei den Omnibussen dieselben wie bei den Straßenbahnen, nämlich 12 St. Arbeit, von 6—6 resp. 7—7, mit Pausen im Gesamtbetrage von 2 Stunden. Nachtschicht kommt nicht vor.

B. Sonntagsruhe, Urlaub.

Mit der Sonntagsruhe ist es auch bei den Omnibussen schlecht bestellt. Allerdings werden hier die Angestellten Sonntags nicht mehr angestrengt als Wochentags, weil eine stärkere Inanspruchnahme der Omnibusse an den Sonntagen nicht stattfindet. Einen freien Sonntag erhalten sie aber beinahe ebenso selten wie die Straßenbahner, nämlich ungefähr alle 6—8 Wochen. Bei den größeren Unternehmungen liegen bisweilen die Verhältnisse auf einem Depot günstiger als auf dem anderen. Gelegenheit zum Besuche des Haupt- und Nebengottesdienstes ist ebenso wenig geboten, da ja die Leute den ganzen Tag über im Dienst sind. Nur die Neue Berliner Omnibusgesellschaft macht eine Ausnahme, da hier die 2—3stündige Pause zum Besuche des Gottesdienstes benutzt werden kann; auch bei den Nachtomnibussen liegen die Verhältnisse günstiger, insofern als die Leute den ganzen Tag über dienstfrei sind. Allerdings ist hier der Besuch des Gottesdienstes immer mit einer Entziehung des notwendigen Schlafes verknüpft.

Die Handwerker haben regelmäßig an jedem Sonntage frei; nur einzelne Schmiede müssen einige Stunden zum Beschlagen der Pferde auf dem Depot sein.

Auch bei den Omnibusbetrieben werden dem Fahrpersonal an Stelle der Sonntage Ruhetage in der Woche gewährt. Die beiden großen Unternehmerinnen geben vier bezahlte freie Tage im Monat. Da das Personal nicht so knapp ist wie bei den Straßenbahnen, so werden manchmal sogar

5—6 freie Tage zugelassen; jedoch werden auch dann nur 4 bezahlt. In der ersten Zeit ihrer Beschäftigung haben die Angestellten der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft nur Anspruch auf 2 bezahlte freie Tage. Die Ruhetage liegen indessen auch bei den Omnibussen nicht regelmäßig in bestimmten Zwischenräumen, sondern werden je nach dem Bedarf an Mannschaften verlegt. Die Leute wissen also auch hier niemals bestimmt, wenn sie wieder einen freien Tag haben. Indessen sind die Übelstände in dieser Beziehung doch nicht so schlimm wie bisher bei den Straßenbahnen. Es liegen überall höchstens 14 Dienst-Tage zwischen zwei Ruhetagen. Dem Übelstande, daß die Angestellten am abend vor dem freien Tage länger als sonst in Anspruch genommen werden, begegnen wir in den Omnibusbetrieben nicht, da der Betrieb hier überhaupt nicht so lange dauert. Beim Berliner Spediteurverein haben Schaffner und Kutscher regelmäßig an jedem 14. Tage frei; allerdings sind sie verschiedene Male im Monat einen halben Tag frei. Bei den Nachtomnibussen kennen die Angestellten eine „freie Nacht" überhaupt nicht. Wenn sie eine solche haben wollen, wird sie vom Lohn abgezogen. Die Schaffner und Kutscher der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft verlangten bei der Lohnbewegung im Frühjahr d. J. übrigens sogar 5 bezahlte freie Tage im Monat. Die Direktion soll dieselben auch bewilligt haben.

Natürlich ist es nirgends ausgeschlossen, daß die Angestellten zu speciellen Gelegenheiten (Hochzeit, Kindtaufe) auf besonderes Ansuchen auch einmal außerhalb des Rahmens obiger Bestimmungen über die Zahl der freien Tage einen Ruhetag erhalten; jedoch tritt eine Bezahlung dafür in den meisten Fällen nicht ein. Auf der anderen Seite tritt in denjenigen Fällen, in denen ein Angestellter weniger als die festgesetzte Anzahl von freien Tagen erhalten hat, eine besondere, also eine doppelte Bezahlung für den entzogenen Ruhetag ein. Indessen wird bei den Omnibussen die festgesetzte Zahl von Ruhetagen gewöhnlich innegehalten. Die Stallleute und Wagenwäscher stehen sämtlich im Tagelohn von 2,50 Mk. Da ihnen jeder freie Tag nicht bezahlt werden würde, so verzichten dieselben notgedrungen überhaupt darauf, einen solchen zu nehmen.

Einen mehrtägigen Erholungsurlaub erhalten nur einige ältere Angestellte der beiden großen Unternehmungen, Stallleute und Handwerker aber niemals. Im übrigen verschaffen sich auch hier Kutscher und Kondukteure durch Zusammenlegen der 4 freien Tage eines Monats einen mehrtägigen Urlaub.

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Die Bezüge an Geld umfassen den eigentlichen Lohn, das Einkommen aus Überstunden, die Weihnachtsgratifikationen, Dienstprämien und Trinkgelder. Weihnachtsgratifikationen, Dienstprämien und Überstunden kommen indessen für die unteren Omnibusangestellten nicht in Betracht.

Der Lohn des Fahrpersonals wird in den ersten Monaten nach der Einstellung nach den wirklich geleisteten Arbeitstagen, und zwar mit 2,50 Mk. pro Tag bei Schaffnern und 2,75 Mk. bei Kutschern berechnet. Erst nach Ablauf einiger Monate wird dann ein festes Monatsgehalt gewährt. Dieses wird bei den beiden großen Unternehmungen monatlich, sonst halbmonatlich ausgezahlt. Das Monatsgehalt der Kutscher beträgt durchschnittlich bei

der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft jetzt 105 Mk., früher 90 Mk.,
der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft 95 Mk.,
dem Berliner Spediteur-Verein 105 Mk.,
den Nacht-Omnibussen 80 Mk.

Die Kutscher der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft erhielten früher außer obigen 90 Mk. noch 50 Pf. pro Tag für das Wagenwaschen, was bei 26 Arbeitstagen 13 Mk. ausmachte. Infolge der Lohnbewegung ist ihnen das Wagenwaschen abgenommen und ein festes Gehalt von 105 Mk. gewährt. Außer obigen Bezügen erhält der Kutscher gewöhnlich von seinem Schaffner einen Anteil an dessen Trinkgeld, und zwar durchschnittlich 25 Pf. pro Tag.

Das Monatsgehalt der älteren Schaffner beträgt durchschnittlich bei
der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft jetzt 100 Mk., früher 84 Mk.,
der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft 72 Mk. (65—80 Mk.),
dem Spediteur-Verein 60 Mk.,
den Nacht-Omnibussen 60 Mk.

Die Trinkgelder der Schaffner belaufen sich nach Abzug der Abgaben an den Kutscher (25 Pf.) und Stallmann (10 Pf.) auf mindestens 30 Mk. im Monat.

Als Dienstkleidung erhalten Kutscher und Schaffner eine Hose, einen Rock, einen Mantel, eine Mütze und einen Hut. Pelze werden den Kutschern nicht geliefert. Der Wert der Dienstkleidung ist für das Fahrpersonal auf nicht mehr als 30 Mk. im Jahre anzunehmen. Die Kutscher kaufen sich häufig einen Schafspelz für etwa 20 Mk.; derselbe hält viele Jahre hindurch vor; auch die Peitsche müssen sie sich selbst beschaffen. Die

Schaffner der Allgemeinen Omnibusgesellschaft müssen sich angeblich ihre Geldtasche selbst kaufen. Das Fahrpersonal hat, solange es in Uniform ist, das Recht auf freie Fahrt auf dem Deckſitz der Wagen. Unter Berücksichtigung aller erwähnten Umstände kann man das Jahreseinkommen der Kutscher im Durchschnitt auf rund 1250, dasjenige der Schaffner auf 1300 Mk. annehmen. Bei 314 Arbeitstagen ergiebt sich hiernach bei den Kutschern ein tägliches Einkommen von rund 4 Mk., bei den Schaffnern ein solches von rund 4,15 Mk. Die erwähnten Lohnermittelungen des statistischen Amtes der Stadt Berlin hatten für das Jahr 1895 ergeben, daß 40,5 % der Kutscher einen Lohn von 4,00—4,50 Mk., 16 % einen solchen von 3,50—4,00 Mk. hatten, und daß ferner 45,1 % der Schaffner einen Lohn von 2,50—3,00 Mk., 52,6 % einen solchen von 3,00—3,50 Mk. hatten. In den letztgenannten Summen sind aber die Trinkgelder nicht enthalten. Die Kontrolleure stehen sich im Einkommen nicht viel besser als die Schaffner.

Die Stalleute und Wagenwäscher erhalten einen Tagelohn von 2,50 Mk.; derselbe wird genau nach den wirklichen Arbeitstagen berechnet und monatlich ausgezahlt. Bei der Neuen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft beziehen die Stalleute im Anfang ein Monatsgehalt von 70 Mk., das nach ½ Jahr auf 75, nach 4 Jahren auf 80 und nach 10 Jahren auf 85 Mk. steigt. Die Wagenwäscher werden übrigens bei den beiden großen Gesellschaften nicht direkt von den Direktionen angenommen. Diese haben vielmehr das Waschen aller Wagen an einen Unternehmer für eine Pauschalsumme vergeben, der für die Wagenwäscher selbst zu sorgen hat.

Die Löhne der Handwerker und Tagearbeiter werden nach Stunden berechnet und wöchentlich ausgezahlt. Die Stundenlöhne sind dieselben wie bei den Straßenbahnen: Maler, Tischler u. s. w. erhalten 35—37½ Pf., Schlosser, Stellmacher 40—45 Pf. Am besten werden die Schmiede bezahlt, sie verdienen stets 45 Pf. pro Stunde, also ca. 120 Mk. im Monat.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Organisation.

Die Allgemeine und die Neue Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft haben jede eine besondere Betriebskrankenkasse. Die Angestellten der anderen Betriebe gehören der Allgemeinen Ortskrankenkasse gewerblicher Arbeiter und Arbeiterinnen an. Von diesen Kassen wird als Krankengeld die Hälfte des wirklich verdienten (bei den Betriebskrankenkassen) oder des durchschnittlichen Tagelohnes und als Sterbegeld des 25—30fache dieses Lohnes gezahlt. Die am meisten vorkommenden Krankheiten sind Lungenkatarrh, Rheumatismus und Bronchialkatarrh. Einige besondere Angaben über die Erkrankungen

der Omnibusangestellten haben wir bereits bei den Straßenbahnen erwähnt[1].

Gegen Unfall sind die Omnibusbediensteten bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft versichert. Die Zahl der Unfälle soll keine geringe sein. Bei eintretender Invalidität ist das Personal leider nur auf die Leistungen der gesetzlichen Alters- und Invaliditätsversicherung angewiesen. Ruhegehaltskassen sind noch bei keinem Omnibusbetriebe Berlins eingerichtet, aber sehr wünschenswert.

Ein Zusammenschluß von Omnibusangestellten zur Erlangung besserer Arbeitsverhältnisse hatte bis zum Frühjahr dieses Jahres nicht stattgefunden. Die Leute haben viel zu wenig Zeit, um eingehender über ihre Lage nachdenken zu können. Nur bei den Angestellten des Berliner Spediteur-Vereins hatte bereits im Jahre 1899 eine Lohnbewegung stattgefunden, deren Ergebnisse sich in den heutigen Arbeitsverhältnissen bei diesem Betriebe widerspiegeln. Von weit größerer Bedeutung war die Lohnbewegung unter den Kutschern und Schaffnern der Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktiengesellschaft im Frühjahr des Jahres 1900. Hinter dieser stand ebenfalls der Verband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands, der überhaupt seit dieser Zeit eine rührige Agitation unter dem Omnibuspersonal entfaltet. Auf seine Einwirkung hin hatten sich die Kutscher und Kondukteure genannter Gesellschaft mit folgenden Forderungen an die Direktion gewendet:

1. Die Kutscher verlangen 105, die Schaffner 100 Mk. Monatsgehalt.

2. Alle Nebenarbeiten, wie Wagenwaschen, Fensterputzen u. dergl., sollen fortfallen.

3. Es sollen mindestens 5 bezahlte freie Tage gewährt werden. Die Direktion hat klug gehandelt, diese Forderungen zu bewilligen, ohne daß es erst zu einer Niederlegung der Arbeit gekommen ist.

V. Die Dampfschiffahrt-Unternehmungen.

Einleitende Bemerkungen.

Bedeutung für den öffentlichen Verkehr haben die Dampfschiffe in Berlin erst seit dem Jahre 1896 erlangt, und auch dann nur für den bloßen Vergnügungsverkehr nach den romantisch gelegenen Ufern der Ober- und Unterspree. An eine Entwicklung, wie sie London auf der stets eisfreien Themse oder Paris durch seine bateaux omnibus aufzuweisen hat,

[1] S. o. S. 471.

ist hier nicht zu denken. Immerhin ist es nicht ausgeschlossen, daß die Dampfschiffe, nachdem jetzt die Brücken der Stadt alle eine genügende Durchfahrthöhe erhalten haben, wenigstens im Sommer dem allgemeinen Personenverkehr (also nicht bloß dem Vergnügungsverkehr) dienstbar gemacht werden und somit noch einen gewaltigen Aufschwung nehmen können.

Das älteste Berliner Dampfschiffahrtunternehmen, die Krahngesellschaft, welche bisher vom Bahnhof Bellevue aus die Unterspree und die Havelseen befuhr, hat im Sommer 1900 die Personenbeförderung ganz eingestellt und widmet sich nur noch der Beförderung von Gütern zwischen Berlin und Hamburg. Abgesehen von einzelnen kleineren Unternehmern kommt für Berlin nur noch die im Jahre 1889 gegründete Spree-Havel-Dampfschiffahrtgesellschaft „Stern" in Frage, welche die Dampfer zweier früherer Unternehmungen, nämlich der Berliner und der Stralauer Dampfschiffahrtgesellschaft, aufkaufte. Sie hat außer der Berliner Werft noch eine Filiale in Potsdam und besitzt im ganzen 38 Dampfer und 1 elektrisches Boot. Die Berliner Werft befindet sich in der Köpenickerstraße, die öffentliche Abfahrtstelle eine halbe Stunde davon entfernt an der Jannowitzbücke.

Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Bei der Gesellschaft sind im Sommer 1900 folgende Personen beschäftigt gewesen:

1. Direktions-, Betriebsaufsichts- und Bureaupersonal	10	Personen,
2. Schiffsführer	40	"
3. Maschinisten	39	"
4. Steuermänner	39	"
5. Heizer	38	"
6. Bootsleute und Schiffsjungen	38	"
Zusammen	204	Personen.

Von Schiffsjungen, Bootsleuten und Heizern brauchen besondere Vorbedingungen bei der Annahme nicht erfüllt zu werden. Maschinisten müssen das Maschinistenexamen bestanden haben. Steuermänner müssen vorher Schiffer oder Seeleute gewesen sein. Sie werden nach gehöriger Ausbildung zur Prüfung als Schiffsführer bei der Königlichen Wasserbau-Inspektion in Vorschlag gebracht. Haben sie diese Prüfung bestanden, so können sie bei eintretender Vakanz zum Schiffsführer befördert werden; es dauert dies jetzt etwa 3—6 Jahre. Überhaupt ist jedem Bediensteten Gelegenheit gegeben, in eine höhere Stelle zu rücken. Schiffsjungen und Bootsleute werden

zu Heizern, letztere zu Maschinisten, diese wieder zu Steuermännern befördert, falls sie lange genug im Dienste der Gesellschaft verbleiben, sich als tüchtig erweisen und die erforderlichen Prüfungen bestehen. Erste Voraussetzung ist jedoch stets tadellose Führung und absolute Solidität. Zur Zeit sind 2 Schiffsführer bei der Gesellschaft, welche aus ihren Schiffsjungen hervorgegangen sind. Das Lebensalter der Leute ist sehr verschieden. Schiffsjungen sind 14—15 Jahr alt. Steuerleute und Heizer müssen mindestens 18, Maschinisten mindestens 21 Jahre alt sein. Zum Schiffsführer wird keiner zugelassen, welcher nicht seiner Militärpflicht genügt hat oder freigekommen ist. Ein schriftlicher Arbeitsvertrag wird nicht geschlossen; es gilt gegenseitige achttägige Kündigung. Kautionen brauchen die Leute nicht zu hinterlegen.

Der Fahrbetrieb beginnt 8 Tage vor Ostern und dauert bis zum letzten Sonntage im September. Während dieser Zeit ist der Bedarf an Mannschaften namentlich Sonntags so groß, daß Aushilfs-Schiffsführer und Maschinisten angenommen werden müssen. Sonst ist im allgemeinen eine große Nachfrage nach Arbeit vorhanden. Die Gesellschaft soll jedoch bei der Annahme der Leute sehr wählerisch sein.

Im Winter ruht der Fahrbetrieb, da die Gesellschaft die Schlepperei nicht eingeführt hat. Indessen werden nur die nicht geprüften Leute entlassen; allen Geprüften wird nicht gekündigt. Trotzdem gehen von den letzteren viele von selbst in ihre Heimat, die sich gewöhnlich in der Umgegend von Berlin befindet. Die nicht zur Entlassung gekommenen Leute — es sind dies in Berlin etwa 30, in Potsdam 35 — werden während des Winters zu Reparaturarbeiten verwendet. Verschiedene Schiffsführer und Maschinisten sind daher schon seit Bestehen der Gesellschaft in ihrem Dienste. Bei Steuerleuten und noch mehr bei Schiffsjungen tritt ein beständiger Wechsel ein.

Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe.

Jedem Dampfer werden bestimmte Leute zugeteilt, und zwar gehört zur Besatzung 1 Schiffsführer, 1 Steuermann, 1 Maschinist, 1 Heizer und 1 Bootsmann oder Schiffsjunge. Die Bootsleute sind etwas älter und kommen daher auf größere Schiffe. Der Schiffsführer ist der verantwortliche Leiter und Befehlshaber auf dem Dampfer. Er kommandiert die ihm überwiesenen Leute je nach den ihm von der Direktion übergebenen Aufträgen zum Dienst. Er bestimmt, wann die Leute morgens erscheinen müssen, wann Kohlen einzunehmen sind oder das Schiff zu reinigen ist. Seine schriftlichen Aufträge für den nächsten Tag erhält er gewöhnlich abends

gleich nach der Heimkehr. Er kann daher seinen Leuten ihren Dienst gleich mitteilen. Der Auftrag lautet z. B.: Um 7 Uhr früh von Berlin nach Schmöckwitz zur Verfügung des . . . Vereins für den ganzen Tag, Rückkehr um 12 Uhr nachts an der Abfahrtstelle. Hiernach lautet der Dienst: Beginn 5 Uhr zum Reinigen des Schiffes, Abfahrt von der Werft um 6 Uhr. Trifft der Dampfer dann pünktlich um 12 Uhr nachts an der Jannowitzbrücke ein, so sind die Leute etwa um 1/21 Uhr in der Werft. Das Abrichten des Schiffes dauert dann nur noch wenige Minuten, da schon vorher alles zurecht gemacht wird. Alle 4—5 Tage muß Coaks eingenommen werden; in solchem Falle müssen die Leute 1—1½ Stunden früher zum Dienst erscheinen. Kommen dieselben sehr spät, also nach 1 Uhr, nach der Jannowitzbrücke und müssen sie am nächsten Tage wieder sehr früh fortfahren, so kehren sie nicht erst nach der Werft zurück, sondern schlafen auf dem Schiffe. Das Feuer wird dann gebänkt und braucht am nächsten Morgen nur aufgeschürt zu werden. Die Leute sparen dann immerhin die Hin- und Rückfahrt, was mindestens für den Schiffsführer und Steuermann wegen der nächtlichen Gefahren auf dem Wasser von großer Bedeutung ist. Seinen Auftrag erhält der Schiffsführer in solchem Falle nach der Jannowitzbrücke gesandt. Unangenehm ist es für die Leute, namentlich für die verheirateten, daß sie erst in dem Augenblick, in dem sie sich für die Heimkehr rüsten wollen, erfahren, daß sie garnicht erst nach Hause kommen, sondern nach wenigen Stunden wieder weiter müssen. An ein Familienleben ist überhaupt für die Leute während des Sommers nicht zu denken. Freitags und Sonnabends kommt ein solches Übernachten sehr häufig vor, weil an Sonnabenden und Sonntagen viel Gesellschaften und Vereine größere Extratouren unternehmen. Überhaupt ist der Dienst der Leute einzuteilen in den regelmäßigen Tourendienst zwischen den festgelegten Endpunkten und in den Dienst bei Extratouren für Vereine u. dergl. Im regelmäßigen Tourendienste fährt vormittags in Berlin überhaupt nur 1 Dampfer. Erst auf dem Mittage wird der Verkehr häufiger. Der Dienst schwankt hier zwischen 7 und 15 Stunden. Bei Extratouren sind die Leute gewöhnlich 16—17, im Höchstfalle 19 Stunden in Thätigkeit. Solche Extratouren kommen 1- bis 2mal in der Woche vor. Seitens der Direktion wurde uns die Arbeitszeit der Leute, gerechnet von der Abfahrt von der Werfte bis zur Rückkehr zu derselben, im Durchschnitt von 165 Betriebstagen auf rund 7½ Stunde angegeben. Rechnet man hierzu die Vorbereitungsdienste, so kommt eine Arbeitszeit von etwa 9 Stunden heraus.

Bei Beurteilung der Arbeitszeiten auf Extratouren muß man berücksichtigen, daß die Leute während derselben lange Ruhepausen haben. Bei

18stündigem Dienste beträgt die wirkliche Arbeitszeit höchstens 9 Stunden, während in der übrigen Zeit sogar geschlafen werden kann. Bei den gewöhnlichen Tourfahrten sind wiederum längere Pausen seltener.

Bedeutend günstiger sind die Arbeitszeiten im Winter. Während desselben wird nur so lange gearbeitet, als es tageshell ist: von 7 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends, schließlich nur noch von 8 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags. Dazwischen liegt stets eine Mittagspause von 1 Stunde.

Mit den Ruhetagen ist es im Sommer sehr schlecht bestellt. Freie Sonntage giebt es überhaupt nicht; freie Wochentage werden während der ganzen Saison höchstens 2 gewährt, und auch diese nur bei andauernd schlechtem Wetter, wenn zufällig mehrere Dampfer unbenutzt liegen bleiben müssen. Ein freier Wochentags-Vormittag kommt öfter einmal vor. Im Winter haben die Leute an jedem Sonntage und außerdem regelmäßig Sonnabends von 1 Uhr ab frei. Für Ruhetage wird im Winter und Sommer vom Monatsgehalt niemals ein Abzug gemacht.

Geld- und Naturalbezüge aller Art, Schadensersatzpflicht, Strafen, Versicherung.

Die Löhne werden monatlich ausgezahlt. Im Winter sind sie geringer als im Sommer. Nachfolgende Aufstellung giebt hierüber nähere Auskunft:

	Im Sommer	Im Winter
1. Schiffsführer und Maschinisten	100—120 Mk.	90—95 Mk.
2. Steuerleute	75—80 „	75 „
3. Heizer	60—80 „	nicht vorhanden
4. Bootsleute	54—65 „	desgl.
5. Schiffsjungen	45—48 „	desgl.

Außerdem erhalten die Schiffsführer, Steuerleute, Bootsleute und Schiffsjungen Dienstuniform und die Heizer blaue Leinenanzüge. Den Bootsleuten und Schiffsjungen wird zum Schutz gegen Regen Ölzeug zur Verfügung gestellt. In den bei den Werften befindlichen Gebäuden sind Schlafsäle eingerichtet, welche nach den einzelnen Kategorien von Angestellten getrennt sind. Viele Leute sparen dadurch die Ausgabe für eine teuere Schlafstelle — die unverheirateten stets, die verheirateten, wenn ihre Familie außerhalb wohnt. Die Leute empfinden diese Einrichtung der Schlafsäle als eine große Annehmlichkeit. Ein Entgelt für die Benutzung brauchen sie nicht zu entrichten; auch besteht kein Zwang der Inanspruchnahme derselben. Ebenso segensreich hat sich die Einrichtung von Kantinen auf den Werften erwiesen. Dieselben werden nach dem Grundsatz verwaltet, daß die

Einnahmen nur die Ausgaben decken sollen, also ohne finanzielles Interesse der Gesellschaft. Die Räumlichkeit und Heizung liefert die Direktion unentgeltlich. Die Leute erhalten hier ein Glas Bier oder eine Tasse Kaffee für 10 Pf., ein reelles Mittagsbrot für 30 Pf.

Auf Trinkgelder können die Leute eigentlich nur bei Extratouren, und auch dann nur sehr wenig rechnen. Man kann annehmen, daß die Trinkgelder ausreichen, um davon die Mehrkosten bestreiten zu können, die das beständige Leben außerhalb ihrer Wohnung verursacht.

Schadensersatzpflicht wird von den Leuten nicht beansprucht, da der ev. Schaden doch so groß wäre, daß sie ihn nicht bezahlen könnten. Auch Strafen sind nicht eingeführt. Gegen Krankheiten ist das Personal bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse gewerblicher Arbeiter und Arbeiterinnen versichert. Im allgemeinen erfreuen sie sich einer guten Gesundheit. Die Unfallversicherung hat die Binnenschiffahrtberufsgenossenschaft übernommen. Eine Ruhegehaltskasse besteht nicht. Unter Berücksichtigung aller Einnahmen und notwendigen Betriebsausgaben stellt sich das Jahreseinkommen der im Winter nicht zur Entlassung gekommenen und in der Werft wohnenden Leute auf folgende Beträge:

1. Schiffsführer	1320 Mk.,	d. h. durchschnittl. pro Tag rund	3,60 Mk.
2. Maschinisten	1200 „	„ „ „ „ „ „	3,30 „
3. Steuermänner	1030 „	„ „ „ „ „ „	2,80 „

Während des Sommerhalbjahres beträgt das Einkommen

der	Heizer	460 Mk.,
„	Bootsleute	400 „
„	Schiffsjungen	316 „

was einem Jahresbetrage von 920, bezw. 800 und 632 Mk. entsprechen würde.

VI. Die Privatposten.

Geschichtliches, Betriebsumfang, Rentabilität.

Die einzige heute noch in Berlin existierende Privatpost ist die am Anfang des Jahres 1884 gegründete „Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft". Alle anderen Unternehmungen dieser Art haben nur ein kurzes Dasein gefristet; teilweise sind sie von genannter Gesellschaft aufgekauft worden. Vor dem Jahre 1884 hatte nur die „Brief- und Druckschriften-Expedition Berlin" in der Mohrenstraße 35 bestanden, und zwar vom Jahre 1873 bis zum Jahre 1874. Nach Gründung der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft wurden noch folgende Unternehmungen ins Leben gerufen:

1. die Berliner Verkehrsanstalt Hansa (1886/87);

2. die Deutsche Privatpost Lloyd (1886);
3. die Aktiengesellschaft Berliner Privatpost und Spedition, welche auch die Beförderung von Briefen durch Eilboten für 10 Pf. unter Zuhilfenahme von Fahrrädern bewerkstelligte (1896);
4. die Berliner Verkehrsanstalt, Verlagsanstalt und Annoncenexpedition H. Achilles (1895/97).

Diese Unternehmungen existieren jedoch heute alle nicht mehr. Vom Jahre 1886 bis 1894 führte die heutige Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft den Titel „Neue Berliner Omnibus- und Paketfahrt-Aktiengesellschaft". Bis zum 1. April 1900 erstreckte sich die Thätigkeit der Gesellschaft über folgende Gegenstände:

1. die Beförderung von Paketen — im Jahre 1894/95 wurden deren schon 2246378 befördert —;
2. die Beförderung von Briefen, Karten, Drucksachen, Zeitungen, Einschriebebriefen;
3. die Beförderung von Geldsendungen;
4. die Einziehung von Geldbeträgen (Inkasso);
5. die Spedition von Gütern im Fracht- und Eilgutverkehr;
6. die Bestellung von Reisegepäck zwischen den hiesigen Bahnhöfen und den Wohnungen;
7. die Lagerung von Kaufmanns- und Privatgut.

Das jetzige Aktienkapital beträgt eine Million Mark, für welches im Geschäftsjahre 1898/99 29 % Dividende verteilt wurden. Die Aktien stehen zur Zeit im Kurse von rund 400 %. Seit dem 1. April 1900 ist der Betrieb der Gesellschaft allerdings wesentlich eingeschränkt worden. Denn nach dem Gesetze vom 20. Dezember 1899, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen (R.G.Bl. S. 715), dürfen Anstalten zur gewerbsmäßigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, nicht mehr betrieben werden. Ferner ist das Monopol der Reichspostverwaltung auf verschlossene Briefe, die innerhalb der Gemeindegrenzen verbleiben, ausgedehnt worden.

Der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft sind auf postalischem Gebiete nur noch folgende Gegenstände verblieben:

1. der Paketverkehr in Berlin und den Vororten;
2. die Verteilung von Drucksachen u. dergl. ohne Aufschrift innerhalb Berlins;
3. die Bestellung regelmäßig erscheinender Zeitungen u. dergl. ohne Aufschrift nach Abonnentenlisten.

4. das Einziehen von Rechnungen, Quittungen, Vereinsbeiträgen, Hausmieten u. s. w.

Vorläufig befördert die Gesellschaft noch keine Tageszeitungen (Punkt 3), weil sie Bedenken trägt, einen so kolossalen Apparat von Austrägern nur in den Morgenstunden ohne Verringerung der Rentabilität ihres Unternehmens zu beschäftigen. Auf postalischem Gebiet wird bis auf weiteres der Kleinpaketverkehr die Hauptthätigkeit der Gesellschaft bilden. Wegen der Einschränkung des Betriebes sind vorläufig am 1. April 1900 etwa 1000 Mann entlassen worden. Die Spedition und Speicherei von Gütern wird natürlich in uneingeschränktem Maße fortgesetzt. Da dieselbe indessen nicht mehr zum Postbetriebe zu rechnen ist, werden wir die Verhältnisse der in diesem Betriebszweige Thätigen erst im nächsten Hauptabschnitt einer Besprechung unterziehen.

Art und Zahl der Angestellten, Vorbedingungen, Kaution, Arbeitsvertrag, Beförderung, Dienst- und Lebensalter.

Die Zahl der z. Z. bei der Gesellschaft beschäftigten Personen ist aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich:

Direktionsbureau:		
Bureaubeamte	22	
Lehrlinge	5	
zusammen: . .		27
Fahrbureau:		
Oberschaffner	8	
Paketschaffner	114	
Paketkutscher	117	
zusammen: . .		239
Inkasso- und Zeitungsbureau:		
Bureaubeamte	7	
Boten	62	
Laufburschen	2	
zusammen: . .		71
Spedition:		
Kutscher	37	
Bodenarbeiter	37	
Rolljungen	10	
Lademeister	3	
Bodenmeister	4	
zusammen: . .		91
also im ganzen:		428

An Handwerkern werden nur einige Schmiede beschäftigt, da alle anderen Arbeiten an Unternehmer vergeben werden. Die in der Spedition Beschäftigten kommen hier nicht in Frage. Es sind daher zum Postbetrieb nur 337 Personen zu rechnen, und zwar 27 zum Direktionsbureau, 239 zum Paketfahrtbureau und 71 zum Inkasso- und Zeitungsbureau. Bis zum 1. April 1900 war das Postbetriebspersonal um 927 Personen stärker. Die Entlassenen waren meist Briefträger, Briefsammler, Sortierjungen und Bureauschaffner; über die diesen Leuten wegen ihrer Entlassung gewährten Kompetenzen wollen wir später sprechen.

Die Zusammensetzung des Personals vor dem 1. April 1900 giebt nachfolgende Übersicht wieder:

Direktionsbureau		38
Fahrbureau		258
Spedition		133
Briefabteilung:		
Bureauvorsteher	18	
Bureauschaffner	97	
Fuß-(Bestell-)Schaffner	646	
Sammelschaffner	114	
Radfahrer	3	
Laufburschen	48	
Zusammen:		926
also im ganzen:		1355

Besondere Vorkenntnisse werden von den Neueintretenden ebenso wenig wie eine Probezeit beansprucht. Die Kutscher müssen allerdings erst alle 1—2 Jahre als Stallleute arbeiten. Der Arbeitsvertrag wird stets schriftlich abgeschlossen, der Inhalt desselben ist in der Hauptsache bei Gelegenheit einer im Jahre 1896 stattgehabten Lohnbewegung durch Verhandlungen vor dem Einigungsamte des Berliner Gewerbegerichts festgesetzt worden; die Angestellten erlangten dabei weit günstigere Bedingungen als vorher. Die damals vereinbarte zehntägige Kündigungsfrist ist allerdings inzwischen auf eine dreitägige herabgesetzt worden. Die Kaution beträgt für Kutscher und Stallleute 100 Mk., für Bestellboten (Briefträger) 200 und für Paketschaffner 400 Mk.; sie muß auf ein Sparkassenbuch voll eingezahlt werden. Der Arbeitsvertrag enthält darüber folgende Bestimmung:

2c. 2. Ich bin nicht berechtigt, die Kaution während eines schwebenden Untersuchungs- oder Schadenermittelungsverfahrens, jedenfalls aber nicht vor Ablauf von einem Monat nach Beendigung meiner Anstellung zurückzufordern.

3. Sollte die Direktion wegen eines von mir mittelbar oder unmittelbar verursachten Schadens in Anspruch genommen werden, so soll die Kaution auf die Dauer dieses Rechtsstreites nicht abgefordert werden können.

Das Mindestalter bei der Annahme ist für Stallleute, Schaffner, Kutscher und Bestellboten 20 Jahre; nur die Laufburschen, Stalljungen und Bureaulehrlinge stehen im Alter von 15—18 Jahren. Nach oben hin ist keine Altersgrenze festgesetzt; namentlich unter den Kutschern und Schaffnern findet man schon ziemlich alte Leute. Ein nicht geringer Teil derselben steht schon seit der Gründung der Gesellschaft in ihrem Dienste. Nur die Laufburschen wechseln fortwährend, ebenso wie früher die Sortierjungen, welche die Briefe auf der Postanstalt zu sortieren hatten. Diese jungen Elemente betrachten ihre Beschäftigung bei der Privatpost nur als Unterschlupf in arbeitloser Zeit[1].

Auch bei der Berliner Paketfahrt-Gesellschaft macht sich ein großer Mangel an tüchtigen Kutschern geltend, während für die übrigen Stellen ein großes Angebot von Arbeitskräften vorhanden ist. Von einer Beförderung in bessere Stellen ist unter den jetzigen Verhältnissen kaum Aussicht vorhanden. Der Gesellschaft steht das Recht zu, jeden in eine andere Stelle zu versetzen.

Beschreibung des Dienstes, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe, Urlaub.

Ein Übelstand für die jetzigen Angestellten ist es, daß sich der Betrieb nicht mehr wie früher über die in allen Teilen der Stadt eingerichteten Filialen verteilt, sondern daß das Bestell- und Inkassogeschäft nur noch von vier Depots ausgeht und der Paketverkehr sogar nur im Hauptdepot, Ritterstraße 98/99 seinen Sammelpunkt findet. Die vier Filialen befinden sich im Centrum, Süden, Westen und Nordwesten der Stadt. Während die Bestellboten früher in der Nähe einer Filiale wohnen konnten, von der sie sich ihre Arbeit holten, haben dieselben jetzt in den meisten Fällen einen weiten Weg zurückzulegen. Denn sie können nicht alle in der Nähe von einer der vier Filialen wohnen. Noch übler daran sind aber die im Paketfahrbetriebe Thätigen. Wer gerade die ungünstigen Touren nach den Vororten hat, braucht von der Ritterstraße aus bis dahin oft länger als eine Stunde, ebenso ist es bei der Heimkehr. Da nun am Tage innerhalb

[1] Interesse verdient die Übersicht über die Beschäftigungsdauer der ständigen Bediensteten der Privatbeförderungsanstalten im Reichspostgebiet, abgedruckt in den Drucksachen des Reichstages 1898/1900, 1. Session, Nr. 314, Anl. Bd. III, S. 2143.

Berlins 4, in den Vororten 2 Bestellungen stattfinden, so macht sich dies recht unangenehm fühlbar. Es kommt noch hinzu, daß viele Bedienstete in großer Entfernung vom Hauptdepot wohnen. Z. B. hat ein Kutscher in der Gegend der Ackerstraße seine Wohnung. Er muß den weiten Weg viermal zurücklegen und zwar morgens und nachts zu Fuß.

Von einer näheren Beschreibung des Dienstes der einzelnen Kategorien von Angestellten können wir absehen, da derselbe besondere Eigentümlichkeiten nicht aufweist. Die Paketfahrtschaffner müssen naturgemäß intelligenter sein als die Kutscher, da sie viel mit Geld umzugehen haben.

Die Arbeitszeiten waren bis zu der Lohnbewegung im Jahre 1896 recht ungünstige, trotzdem die Düsseldorfer Grundsätze auch auf Privatposten Anwendung finden sollten. Jetzt beginnt der Dienst der Paketfahrtschaffner, welche das Einsammeln der Pakete an den Annahmestellen ebenso wie das Austragen derselben zu besorgen haben, für den einen Teil um 1/2 7 resp. 7 Uhr morgens und ist zwischen 8 und 9 Uhr abends beendet. Der andere Teil fängt erst zwischen 9 und 1/2 10 Uhr an und ist um 10 Uhr abends fertig. Die Kutscher haben morgens erst ihren Wagen zu waschen, weshalb sie schon eine halbe Stunde früher als die Schaffner, also entweder zwischen 6 und 1/2 7 oder zwischen 1/2 9 und 9 erscheinen müssen.

Eine Mittagspause wird nur gewährt, wenn Zeit dazu übrig ist; sie dauert dann etwa 3/4 Stunden. Die Pausen, welche zwischen den einzelnen Bestellungen liegen, und welche sich bis zu einer Stunde ausdehnen, kann man als dienstfreie Zeit nicht ansehen, da sie zu unregelmäßig und zu kurz sind, als daß die Leute erst nach Hause gehen könnten. Die Direktion hat diesem Umstande auch durch Einrichtung eines Aufenthaltssaales für etwa 50 Personen Rechnung getragen. Die tägliche Dienstzeit beträgt also für Schaffner 13 1/2, für Kutscher 14 Stunden.

Einen noch unangenehmeren Dienst hatten die früheren Kutscher für Briefkarrioles, welche die Briefe von den Filialen abzuholen und nach dem Hauptdepot zu bringen hatten. Ihre Arbeit begann um 1 Uhr mittags und dauerte zunächst bis 6 Uhr abends. Dann fing sie wieder um 11 Uhr abends an, um erst zwischen 4 und 5 Uhr morgens beendet zu sein. Wenn auch nur 10—11 Stunden gearbeitet wurde, so waren die Leute doch, namentlich wenn sie weit von der Ritterstraße entfernt wohnten, vom Mittag bis zum nächsten Morgen in Bewegung.

Die auf den Berliner Bahnhöfen stationierten Schaffner, welche mit der Annahme des Reisegepäcks betraut sind, haben von mittags 1 Uhr bis zum nächsten Tage mittags 1 Uhr Dienst; sie sind dann aber einen ganzen Tag dienstfrei. Auch haben sie während ihres 24stündigen Dienstes Ge-

legenheit, in der Nacht mehrere Stunden lang auf einer Feldbettstelle auszuruhen.

Die jetzigen Bestellboten empfangen ihre Aufträge um 7 Uhr morgens; jeder hat etwa 150—160 Sachen auszutragen. Wenn er damit fertig ist, ist sein Dienst beendet. Viele sollen schon um 3 Uhr nachmittags fertig sein. Indessen dürfte sich dieses Beschäftigungsverhältnis bald ändern, da die Direktion mit der Absicht umgeht, 2 Bestellungen — die eine um 7, die andere um 3 Uhr — einzurichten. Es sollen dann jedesmal etwa 100 Sachen ausgetragen werden. Allerdings beabsichtigt man, je 2 Bestellboten einen Hilfsboten zur Seite zu stellen. Jeder Bestellbote soll eine regelmäßige Mittagspause von 2 Stunden haben. Die Stallleute haben 14 Stunden Dienst, einschließlich einer Mittagspause von 1 Stunde.

An den Sonntagen beginnt der Dienst des gesamten Personals schon um 6 Uhr morgens; er ist aber schon um 10 Uhr beendet. Eine Teilnahme am Hauptgottesdienst ist dann nicht mehr möglich. Einige Stallleute müssen den ganzen Sonntag über Wache halten. Außerdem muß ein Teil des Personals das Reisegepäck auf den Bahnhöfen besorgen. Die Kutscher und Schaffner haben daher ungefähr an jedem vierten Sonntage den ganzen Tag über zu arbeiten. Nur in geringen Ausnahmefällen findet eine gänzliche Befreiung vom Sonntagsdienst statt. Dieses Maß von Sonntagsruhe findet allgemein die Zustimmung der Angestellten.

Wer eigenmächtig vom Dienst fortbleibt, hat 3 Mk. Ordnungsstrafe zu zahlen. Urlaub wird zwar bewilligt, in den ersten 5 Dienstjahren aber nicht bezahlt.

Geld- und Naturalbezüge, Schadensersatzpflicht, Strafen.

Die Gehälter der Paketfahrtangestellten sind im Laufe der Jahre mehrfach aufgebessert worden. Infolge der erwähnten Lohnbewegungen wurden dieselben im Jahre 1896 auf folgende Monatsbeträge festgesetzt:

A. Briefträger, Paketfahrt-Schaffner und Kutscher.

Im 1. Jahre	65—70 Mk.,	im 6. und 7. Jahre	90 Mk.
„ 2. u. 3. „	80 „	„ 8., 9. u. 10. „	95 „
„ 4. u. 5. „	85 „	über 10 „	100 „

B. Briefsammler.

Im 1. Jahre	55 Mk.,	im 6. und 7. Jahre	70 Mk.
„ 2. u. 3. „	60 „	„ 8., 9. u. 10. „	75 „
„ 4. u. 5. „	65 „	„ darüber	80 „

Die früheren Weihnachtsgratifikationen sind abgeschafft worden. Die Gehälter werden auch jetzt noch sämtlich monatlich ausgezahlt, ohne daß die freien Sonntage in Abzug gebracht werden. Zur Zeit gestalten sich die Monatsgehälter folgendermaßen:

Kutscher	im Anfang	70	Mk.,	steigend in	10 Jahren	bis	100 Mk.,
Schaffner	„ „	65	„	„ „	„ „	„	100 „
Stallleute	„ „	70	„	„ „	„ „	„	100 „
Bestellboten	„ „	75	„	„ „	1 Jahre	„	85 „
Bodenarbeiter	„ „	75	„	„ „	„ „	„	100 „

Das weitere Steigen des Gehalts der jetzigen Bestellboten soll noch festgesetzt werden. Bezahlte Überstunden kommen sehr selten vor; sonst werden sie mit 50—75 Pf. vergütet. Die Trinkgelder erreichen nur bei den Paketfahrtschaffnern eine nennenswerte Höhe; sie betragen durchschnittlich etwa 1 Mk. pro Tag. Die früheren Briefträger hatten durchschnittlich 50 Pf. pro Tag; die jetzigen Bestellboten haben vielleicht 25 Pf. Die meisten Trinkgelder haben die im Centrum der Stadt Thätigen, weil sie hier viel mit Inkassis zu thun haben, die das meiste abwerfen. Dienstkleidung erhalten Schaffner, Kutscher und Bestellboten, und zwar 1 Mantel, 1 Mütze, 1 Jaquet. Hosen und Stiefel werden nicht geliefert. Die Dienstkleidung bedeutet für die Leute eine Ersparnis von höchstens 20 Mk. Wegen nicht gehöriger Erfüllung ihrer Dienstobliegenheiten können die Angestellten von der Direktion in Ordnungsstrafen von 50 Pf. bis 3 Mk. genommen werden. Für jeden Schaden, welcher der Gesellschaft durch Schuld eines Bediensteten erwächst, haftet dessen Kaution. Strafen werden nicht viel verhängt; sie fließen zur einen Hälfte in die Beamtenunterstützungskasse, zur anderen Hälfte in die Krankenkasse. Ein Stimmrecht haben die Bediensteten bei der Verwaltung der Unterstützungskasse nicht. Betriebsmaterial brauchen die Leute nicht zu kaufen, nur die Kutscher ihre Peitsche, wie es überall im öffentlichen Fuhrwesen üblich ist. Eine Notwendigkeit, viel Ausgaben im Wirtshause zu machen, liegt nicht vor, da die Angestellten nach jeder Bestellung ins Depot zurückkehren, wo ihnen ein Wartesaal zur Verfügung steht. Unter Berücksichtigung aller Geld- und Naturalbezüge, sowie aller im Interesse des Dienstes liegenden Ausgaben stellt sich das jährliche Arbeitseinkommen im Durchschnitt auf

1020 Mk. bei den Bodenarbeitern und Stallleuten,
1060 „ „ „ Kutschern und Bestellboten,
1300 „ „ „ Paketfahrtschaffnern,
1500 „ „ „ Bureauangestellten.

Die am 1. April 1900 infolge der Postnovelle vom 20. Dezember

1899 aus dem Dienste der Gesellschaft entlassenen Angestellten werden den Verlust ihrer Stellung kaum zu beklagen haben. Der größere Teil von ihnen ist in den Dienst der Reichspost übernommen, die anderen sind nach Artikel 4B der Novelle entschädigt worden, falls sie mindestens 3 Monate vor der Verkündigung des Gesetzes im Dienste der Gesellschaft gestanden und vor dem Tage der Verkündigung das 18. Lebensjahr vollendet hatten. Es erhielten z. B. die Angestellten

nach 4— 5jähriger Thätigkeit $^{11}/_{12}$ des Jahresgehalts,
" 8— 9 " " $^{23}/_{12}$ " "
" 11—12 " " $^{32}/_{12}$ " "
und für jedes weitere Jahr $^{3}/_{12}$ " "

Bei der Mehrzahl betrug die Entschädigung mehrere Tausend Mark, so daß die Leute sich sehr gut durch Ankauf eines kleinen Geschäfts selbständig machen können.

Versicherung, Krankheiten, Unfälle, Ruhegehalt, Organisation.

Gegen Krankheiten sind die Angestellten bei der Betriebskrankenkasse der Berliner Paketfahrtaktiengesellschaft versichert. An Krankengeld werden für die ersten 13 Wochen pro Tag $^{2}/_{3}$ des wirklichen Arbeitsverdienstes gezahlt. Der Monatsbeitrag beträgt $2^{1}/_{2}$ % des Monatsgehaltes. Als Sterbegeld wird das 30fache des wirklichen Tagesverdienstes gewährt. Während der zweiten 13 Wochen erhalten die Erkrankten Unterstützung aus der Beamtenunterstützungskasse. Nach Ablauf dieser Zeit aber erfolgt die Entlassung — ohne Pension, da eine Ruhegehaltskasse nicht vorhanden ist. Im Jahre 1899 gewährte die Kasse bei durchschnittlich 1370 Mitgliedern in 631 Fällen Krankenunterstützung, und zwar kamen auf ein Mitglied durchschnittlich 4,57 Krankheitstage; hierin sind die Fälle von weniger als 4 Tagen nicht enthalten. Die meisten Erkrankungen kommen im November und Dezember vor. Einige besondere Angaben über die Erkrankungen der Paketfahrtangestellten haben wir bereits bei den Straßenbahnen gemacht[1].

Gegen Unfälle werden nur die Kutscher und Paketfahrtschaffner reichsgesetzlich versichert, und zwar bei der Fuhrwerksberufsgenossenschaft. Im Jahre 1899 sind 12 Unfälle vorgekommen.

Der größte Teil der Paketfahrtangestellten war und ist auch jetzt noch in der socialdemokratischen Gewerkschaft „Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands“ organisiert. Von diesem ging auch die Lohnbewegung im Jahre 1896 aus. Über den Verlauf

[1] S. oben S. 471.

derselben wollen wir kurz folgendes berichten: Am 16. April 1896 fand eine Versammlung von 600 Angestellten der Gesellschaft statt, in welcher die Vertreter obigen Centralverbandes die Arbeitsverhältnisse bei der Gesellschaft einer Kritik unterzogen und folgendes Programm für die Forderungen der Bediensteten aufstellten:

1. Festsetzung der Gehälter, ähnlich wie oben angegeben.
2. An jedem vierten Tage ist der halbe Tag dienstfrei.
3. Jeder vierte Sonntag ist dienstfrei.
4. Abschaffung des jetzt gültigen (ungesetzliche Strafbestimmungen enthaltenden) Arbeitsvertrages und Einführung einer mit einer Kommission von Angestellten vereinbarten Arbeitsordnung.
5. Stellung der Beamtenunterstützungskasse unter die Versicherungsgesetzgebung und Verwaltung dieser Kasse durch einen von den Angestellten gewählten Vorstand.
6. Humane Behandlung der Angestellten durch die Vorgesetzten.
7. Verwendung derjenigen Schaffner, welche zum Außendienst infolge ihrer im Dienste der Gesellschaft geschwächten Körperkonstitution nicht mehr tauglich sind, als Sammler oder im Innendienst, aber unter Einreihung in die ihrem Dienstalter entsprechende Gehaltsklasse.
8. Einsetzung einer von sämtlichen Angestellten eingesetzten Beschwerdekommission, bestehend aus einem Mitgliede des Vorstandes der Gesellschaft, zwei Bureaubeamten, zwei Unterbeamten der Briefabteilung und zwei Unterbeamter der Fahrabteilung. Aufgabe dieser Kommission soll sein, Beschwerden zu untersuchen und zu regeln.

Zur Unterbreitung dieser Forderungen an die Direktion wurde eine Kommission von 7 Mitgliedern gewählt, der auch Nichtangestellte der Gesellschaft zugehörten.

Am 20. April 1896 erfolgte die Anrufung des Einigungsamtes des Berliner Gewerbegerichts von seiten der Angestellten. Bevor dasselbe zusammentrat, wurde jedoch in der Versammlung am 21. April der größte Teil der Forderungen seitens der Direktion bewilligt, da sonst der Ausbruch eines Strikes unvermeidlich schien. Nur über die Forderungen in Punkt 4—8, sowie über das Verlangen, daß Maßregelungen wegen Beteiligung an der Lohnbewegung nicht stattfinden dürften, herrschten noch Differenzen. Es kam dann am 27. April zu einer Verhandlung vor dem Einigungsamte, in der aber nur über Punkt 4 verhandelt wurde; auf die Bewilligung der übrigen Forderungen leisteten die Angestellten Verzicht. Das Ergebnis der Verhandlungen vor dem Einigungsamte war die Fest-

stellung des heute noch gültigen Arbeitsvertrages. Außerdem versprachen die Direktoren, Maßregelung wegen der Beteiligung an der Lohnbewegung nicht vorzunehmen. Trotzdem sollen nach Zeitungsnotizen[1] die Vertrauensmänner des Strikes, sowie Mitglieder der früheren Lohnkommission und eine größere Anzahl von Bediensteten wenige Monate später entlassen worden sein. Eine daraufhin für den 19. Juni 1896 einberufene Versammlung der Angestellten hat hieran nichts ändern können, ebensowenig wie die Verhängung des Boykotts über die Gesellschaft von seiten der Berliner Gewerkschaftskommission.

VII. Das Gütertransportwesen (Spedition und Speicherei).

Art und Zahl der Angestellten, Arbeitsvertrag, Kaution, Dienst- und Lebensalter.

Verwandt mit den Privatposten sind die Gütertransportunternehmungen. Während jene u. a. den Verkehr mit kleinen Paketen innerhalb der Orte regeln, befördern diese vorzugsweise die schwereren Frachtgüter ohne Beschränkung auf bestimmte Gebietsgrenzen. Der Betrieb der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft ist insofern interessant, als wir in ihm Privatpostanstalt und Speditionsgewerbe vereinigt vorfinden. Andererseits findet man in ihm einen Übergang zwischen beiden Arten von Unternehmungen insofern, als auch die Beförderung größeren (Reise-)Gepäcks innerhalb Berlins und der Vororte von der der Beförderung von kleinen Paketen dienenden Geschäftsstelle mitbesorgt wird. Von großer Bedeutung für das Berliner Speditionsgewerbe war die Einführung des durch den deutschen Reformtarif begünstigten Sammelverkehrs. Seit Anfang der 1890er Jahre wird derselbe von allen größeren Berliner Spediteuren gemeinsam betrieben. Dieser „Verein der Berliner Spediteure“ hat neuerdings den Namen „Gütersammelstelle“ angenommen. Eine besondere Klasse bilden die bahnamtlichen Spediteure, welche für bestimmte Bahnhöfe die bahnamtliche Güter-An- und -Abfuhr vertraglich übernommen haben. Seit dem Jahre 1895 sind diese Sonderverträge für alle Bahnhöfe Berlins und der Vororte nach gleichem Muster abgeschlossen worden, so daß jetzt einheitliche Bestimmungen über die bahnamtliche Spedition für das ganze Wirtschaftsgebiet Berlins bestehen[2].

---

[1] Vorwärts, 1896, Nr. 138—140 und 143.

[2] Über die Entwicklung und Lage des Speditionsgewerbes siehe „Berlin und seine Eisenbahnen“, Bd. II, S. 226 ff. und S. 237 ff.

Das Personal der Spediteure zerfällt in der Hauptsache in folgende Gruppen:

1. Bureaupersonal,	4. Bodenarbeiter,
2. Rollkutscher,	5. Stallleute,
3. Rolljungen,	6. Handwerker.

Die Zahl der im Wirtschaftsgebiet Berlins im Speditionsgewerbe Thätigen beträgt etwa 2000. Die größte Speditionsfirma Berlins, die Berliner Spediteur-Verein-Aktiengesellschaft, beschäftigt im Speditionsbetriebe

18 Bodenmeister,	5 Stallleute,
80 Bodenarbeiter,	97 Rollkutscher,
14 Handwerker,	97 Rolljungen.

Die Verhältnisse des Bureaupersonals sind dieselben wie in allen kaufmännischen Geschäften; allerdings kommt viel Nachtarbeit vor. In der Hauptsache wollen wir uns hier mit den Rollkutschern und Rolljungen beschäftigen. Die Arbeitsverträge werden bei dem einen Unternehmer mündlich, bei dem anderen schriftlich geschlossen gegen beiderseitiges 1—3tägiges Kündigungsrecht. Die Kaution der Rollkutscher beträgt in der Regel 150 Mk.; sie kann allmählich eingezahlt werden, und zwar gewöhnlich in monatlichen Raten von 6—10 Mk. Unter den Kutschern sind alle Altersklassen vertreten. Die Rolljungen zerfallen in solche, die vom Spediteur selbst engagiert werden und solche, die sich der Kutscher selbst annimmt. Denn nicht alle Spediteure geben ihren Kutschern Rolljungen mit. Will sich der Kutscher davor schützen, daß ihm fortwährend Kolli vom Wagen gestohlen werden, so muß er sich eben selbst einen Jungen halten. Die vom Spediteur angenommenen Rolljungen stehen im 16.—18. Lebensjahre; aus ihnen rekrutieren sich die späteren Kutscher. Die von den Kutschern selbst angeworbenen Jungen sind dagegen viel jünger; häufig genug sind sie noch schulpflichtig. Während unter den Rolljungen ein beständiger Wechsel stattfindet, sind die Kutscher jahre-, wenn nicht jahrzehntelang bei demselben Spediteur thätig.

Beschreibung der Arbeit, Arbeitszeiten, Ruhepausen, Sonntagsruhe.

Die Arbeit der Speditionsarbeiter und Rollkutscher ist keine leichte. Das Auf- und Abladen der oft 12 Centner schweren Lasten, sowie das Verpacken derselben auf dem Speicher verursacht große, körperliche Anstrengungen. Die Kutscher und Rolljungen sind den ganzen Tag über dem Wind und Wetter ausgesetzt. Mitleid erregen geradezu die meist nur dürftig gekleideten Rolljungen, die von strenger Kälte bei mangelhafter Nahrung und überanstrengend langer Thätigkeit viel zu leiden haben.

Die Länge der Arbeitszeit für das Rollpersonal hängt wesentlich davon ab, ob der betreffende Unternehmer eine hinreichende Anzahl von Bodenarbeitern beschäftigt, um die Wagen morgens vor der Ankunft des Kutschers beladen oder abends gleich nach der Ankunft ohne Hilfe der Kutscher abladen zu lassen. Sonst müssen nämlich die Rollkutscher, ja manchmal selbst die Rolljungen beim Laden mithelfen. Am günstigsten liegen die Verhältnisse da, wo so viel Bodenarbeiter vorhanden sind, daß eine Tag- und Nachtkolonne beschäftigt werden kann. So haben z. B. beim Berliner Spediteur-Verein $^2/_3$ der Bodenarbeiter des Nachts, $^1/_3$ am Tage zu arbeiten. Ebenso ist es im Speditionsbetriebe der Berliner Paketfahrt-Aktiengesellschaft. In solchen Betrieben ist die Arbeitszeit 1—3 Stunden kürzer als in anderen, da es in letzteren lange Zeit dauert, bevor alle Wagen auf- resp. abgeladen sind. Die Kutscher kommen dann meist um 6 Uhr auf den Hof, füttern ihre Pferde und helfen etwas beim Laden. Sie besorgen dann ihre Fuhren und sind spätestens um 10 Uhr, manchmal auch schon um 8 Uhr zurück. Sie können dann gewöhnlich nach Hause gehen. Diejenigen, welche nach 8 Uhr abends noch einmal vom Hofe fahren müssen, brauchen gewöhnlich am nächsten Tage erst später, etwa um 9 Uhr vormittags zur Arbeit zu kommen; oder sie erhalten 0,50 bis 1 Mk. besonders vergütet. Immerhin beträgt die Arbeitszeit selbst in diesen günstigeren Betrieben für Kutscher und Jungen 15 Stunden. Bei der Berliner Paketfahrtgesellschaft brauchen die Rolljungen erst um 7 Uhr auf den Hof zu kommen und können abends gleich nach Ankunft des Wagens am Hauptdepot nach Hause gehen. Sie haben also nur 12—13 Stunden Arbeitszeit. Die Kutscher brauchen hier beim Aufladen nicht mitzuarbeiten, müssen aber beim Abladen behilflich sein. Die Arbeitszeit der Bodenarbeiter beläuft sich in Betrieben mit Tag- und Nachtschicht auf durchschnittlich 12 Stunden.

Ungünstiger liegen die Verhältnisse in denjenigen Betrieben, bei denen für die Bodenarbeiter wegen ihrer zu kleinen Anzahl keine Nachtschicht eingerichtet ist, oder zu wenig Bodenarbeiter beschäftigt werden. Hier müssen die Kutscher und event. die Rolljungen beim Auf- und Abladen tüchtig mithelfen. Ja, es geht sogar so weit, daß die Bodenarbeiter am Tage als Rolljungen mitfahren, da während der Tagesstunden auf dem Speicher nicht viel zu thun ist. In solchen Betrieben erscheinen Bodenarbeiter, Kutscher und Rolljungen morgens um 6 Uhr. Um 7 Uhr wird vom Hof gefahren, und zwar geht's zunächst mit dem aufgeladenen Gut nach dem Bahnhof. Das hier wieder empfangene Gut wird gleich an die Kunden in der Stadt ausgefahren. Wenn das Rollpersonal nun etwa um 11 Uhr nachts nach Erledigung aller Touren nach dem Depot zurückkehrt, muß es,

da der Andrang der Wagen zu groß ist, oft 1—2 Stunden warten, ehe der eigene Wagen zum Abladen herankommt. In verschiedenen Betrieben dauert die tägliche Dienstzeit dadurch 16, 17, ja sogar 18 Stunden. Von einer genügenden Nachtruhe ist daher häufig keine Rede. Nicht selten sind die armen Rolljungen infolge der Übermüdung auf dem Wagen eingeschlafen.

Schuld an der langen Beschäftigung der Speditionsarbeiter haben in nicht geringem Maße die Kunden, namentlich die größeren Geschäfte. Erst in später Abendstunde, manchmal erst zwischen 9 und 10, erhalten die Kutscher die Güter von jenen ausgehändigt, nachdem sie unter Umständen eine Stunde lang darauf gewartet haben. Vielleicht trägt die neuste Verordnung über den 9 Uhr-Ladenschluß zu einer schnelleren Abfertigung seitens der Geschäftsfirmen bei. Die Speditionsarbeiter selbst haben sich sogar schon seit langer Zeit einen 8 Uhr-Ladenschluß gewünscht. Nicht unwesentlich mag auch zur Hinausschiebung der Dienstbeendigung die Polizeiverordnung beitragen, nach welcher in gewissen Hauptverkehrsstraßen Berlins in den Tagesstunden von Rollwagen nicht gefahren, also auch nicht geladen werden darf.

Wir wollen zugeben, daß die Speditionsarbeiter nicht während der ganzen 15—18 Stunden anstrengend zu arbeiten brauchen. Sie stehen manchmal 3—4 Stunden auf den Bahnhöfen herum, ehe sie zum Aufladen zugelassen werden; ebenso müssen sie abends 1—2 Stunden auf das Abladen warten. Trotzdem aber dürfen diese Wartezeiten doch nicht als vollkommene Ruhepausen angesehen werden. Denn die Leute haben auch keine offizielle Frühstücks-, Vesper- und Mittagspause. Sie nehmen diese Mahlzeiten ein, wenn sie gerade Zeit dazu haben; meist sind sie gezwungen, im Wirtshaus zu essen. Am schlimmsten sind die Rolljungen daran, sie essen häufig überhaupt kein Mittagbrot, da sie zum Speisen im Wirtshaus kein Geld haben, und außerdem, wenn der Kutscher den Wagen verläßt, denselben bewachen müssen. Ein guter Kutscher spendiert seinem Rolljungen allenfalls eine Tasse warmen Kaffees. Bei vielen blutjungen Leuten muß ein Schnaps das Erwärmende des Mittagbrotes im Winter ersetzen.

Alle 14 Tage haben die Speditionsarbeiter einen ganz freien Sonntag. An den übrigen Sonntagen muß ungefähr die Hälfte der Angestellten das Eilgut nach den Bahnhöfen besorgen. Sie sind aber auch dann kurz nach 10 Uhr fertig. Im allgemeinen weiß jeder, wann er seinen freien Sonntag hat, was immerhin viel wert ist. Der Antrag Singer an die Berliner Stadtverordnetenversammlung, durch ein Ortsstatut die allgemeine Sonntagsruhe in Fabrik-, Speditions-, Engros- und Bankgeschäften gänzlich zur Einführung zu bringen, ist nach Anhörung der

Ältesten der Berliner Kaufmannschaft nicht genehmigt worden. Auch hatte sich der Verein der Berliner Spediteure gegen den Erlaß eines solchen Ortsstatutes aufgelehnt, da sie sonst durch den Wettbewerb des Auslandes und anderer deutschen Städte finanziell allzu sehr geschädigt werden würden.

Geld- und Naturalbezüge, Schadensersatzpflicht, notwendige Ausgaben.

Die Löhne der Rollkutscher sind keine schlechten; sie werden meist wöchentlich ausgezahlt. Die Berliner Paketfahrtaktiengesellschaft hat monatliche Lohnzahlung. Der Lohn schwankt zwischen 20 und 24 Mk. pro Woche. Gewöhnlich wird gleich 1 Mk. für die Ansammlung einer Kaution abgezogen, und zwar auch dann, wenn die vorgeschriebenen 150 Mk. bereits überschritten sind. Ein Überschreiten dieser Summe kommt allerdings selten vor, weil die Rollkutscher viel Schadensersatz leisten müssen. Denn allzu häufig wird ihnen — trotz der Begleitung des Rolljungen — ein Kolli vom Wagen gestohlen, wofür sie aufkommen müssen. Man kann durchschnittlich 1 Mk. pro Monat für Schadensersatz rechnen.

Außer dem Lohn beziehen die Kutscher reichliche Trinkgelder, pro Tag mindestens 1,25 Mk., also pro Woche 7,50 Mk. Da es Trinkgelder nur beim Ab- und Anrollen der Güter bei den Kunden, dagegen nicht bei dem Transport von und zur Bahn giebt, so wird von den Arbeitgebern dafür gesorgt, daß nicht ein Kutscher ausschließlich Bahngüter fährt, sondern daß jeder einmal zu den Kunden kommt.

Bei Beurteilung der Einkommensverhältnisse der Rollkutscher muß man in Betracht ziehen, daß dieselben große Kraftanstrengungen leisten und den ganzen Tag über unterwegs sind. Sie müssen, um ihren Körper bei Kräften zu erhalten, gut essen und trinken. Man kann daher die 1,25 Mk. Trinkgeld als Zehrungsgelder betrachten, die eine notwendige, in der Natur der Arbeit liegende Betriebsausgabe bilden. Hiernach verbleibt ein durchschnittlicher Arbeitsverdienst von rd. 22 Mk. pro Woche, was ein Jahreseinkommen von rund 1150 Mk. ausmacht. Das Schurzfell wird den Kutschern in den meisten Betrieben geliefert.

Rolljungen, welche vom Unternehmer selbst beschäftigt werden, erhalten 9—10 Mk. pro Woche, die anderen 30 bis 40 Pf. pro Tag. Da der Kutscher gewöhnlich 1 Mk. vom Fuhrherrn für das Halten des Rolljungen vergütigt erhält, so verdient er dabei sogar etwas.

Versicherung, Organisation.

Gegen Krankheiten sind die Speditionsarbeiter vielfach bei der Ortskrankenkasse für den Gewerbebetrieb der Kaufleute, Handwerker und Apotheker versichert. Bezüglich der Unfallversicherung gehören die Speditionsbetriebe zu der Speditions-, Speicherei- und Kellereiberufsgenossenschaft. Es kommen ziemlich viel Unfälle vor. Im Betriebe der Berliner Spediteurverein-Aktiengesellschaft passiert wöchentlich etwa 1 Unfall.

Auch die Speditionsarbeiter sind in dem Centralverband der Handels-, Transport- und Verkehrsarbeiter Deutschlands organisiert. Erst im Jahre 1899 hat eine Lohnbewegung unter ihnen stattgefunden[1]. In einer im August 1899 stattgehabten Versammlung von etwa 1000 Speditionsarbeitern wurde ein Schreiben an die „Vereinigten Spediteure" abgefaßt, in welchem folgende Forderungen aufgestellt wurden:

1. Für Rollkutscher einen Minimallohn von 22 Mk., nach einjähriger Thätigkeit derselben von 25 Mk. pro Woche.
2. Für die Rollkutscher bei der Bahnspedition einen Minimalmonatslohn von 78 Mk., nach einjähriger Thätigkeit von 86 Mk., resp. einen Wochenlohn von 18 bezw. 21 Mk.
3. Bezahlung der Überstunden von 9 Uhr abends ab mit 50 Pf. pro Stunde.

   Die Versammlung erachtet es ferner für unbedingt notwendig, eine Verkürzung der Arbeitszeit herbeizuführen und fordert infolgedessen von den Vereinigten Spediteuren:
4. Daß in der Zeit vom 15. April bis 15. August und vom 1. Dezember bis 1. März nach 7 Uhr abends und in der Zeit vom 15. August bis 1. Dezember und vom 1. März bis 15. April nach 8 Uhr abends kein Kutscher mehr auf die Tour geschickt werden darf.
5. Abschaffung der Stallwachen für die Kutscher.
6. Für Bodenarbeiter wird verlangt, eine Tagschicht von 11 Stunden und eine Nachtschicht von 10 Stunden Arbeitszeit, unterbrochen durch eine zweistündige Pause.
7. Der Lohn für Bodenarbeiter beträgt 21 Mk. und nach einem Jahre 24 Mk.; ferner pro Überstunde an Wochentagen 35 Pf., für Sonntagsarbeit 50 Pf. pro Stunde.
8. Auszahlung des Wochenlohnes am Freitag.

---

[1] Siehe „Courier" vom 3. und 17. September 1899.

9. Maßregelungen dürfen wegen Beteiligung an der Bewegung nicht stattfinden.

Es fanden dann über diese Punkte Verhandlungen zwischen den Spediteuren und ihren Arbeitern statt, nachdem sich erstere geweigert hatten, mit fremden Vertretern der Arbeitnehmer, nämlich den Führern des Centralverbandes, zu verhandeln. Eine am 30. August einberufene Versammlung von etwa 1500 Speditionsarbeitern erkannte jedoch die Abmachungen der Lohnkommission nicht an, sondern beschloß, folgende Forderungen aufzustellen:

1. Sämtliche Rollkutscher und Speditionsarbeiter der Vereinigten Spediteure erhalten eine Lohnzulage von wöchentlich 1,50 Mk., unbeirrt der Höhe ihres gegenwärtigen Lohnes.
2. Jeder Rollkutscher, welcher nach 8 Uhr abends noch auf die Tour geschickt wird, erhält eine Entschädigung von 50 Pf.
3. Da eine Bezahlung der Überstunden für Bodenarbeiter nicht stattfindet, erhalten dieselben während der Saison eine Extrazulage von 3 Mk. pro Woche.
4. Stallwachen sollen nicht von Rollkutschern und Bodenarbeitern ausgeführt werden; Sonntagswachen von Mittags bis zum Abendfutter nur auf Grund freier Vereinbarung und gegen entsprechende Entschädigung.
5. Der Minimalwochenlohn beträgt für Rollkutscher und Bodenarbeiter 18 Mk pro Woche.

Es war zugleich verabredet worden, daß in allen Betrieben, in denen diese Forderungen nicht bewilligt werden würden, sofort die Arbeit niedergelegt werden sollte. Indessen ist es hierzu nicht gekommen, weil von den Unternehmern fast alles bewilligt wurde. Über die früheren Bestrebungen der Angestellten, die Abholung der Güter nach 8 Uhr abends überhaupt abzuschaffen, fanden noch später wieder Verhandlungen statt. Der Centralverband richtete am 5. September 1899 eine Eingabe an die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft, in der die Notwendigkeit und Möglichkeit der Beendigung der Güterabholung um 8 Uhr dargelegt wurde. Die Ältesten der Kaufmannschaft erkannten die volle Berechtigung der Forderung an und ersuchten den Lokalverein Berliner Spediteure in einem ausführlichen Schreiben vom 4. November 1899, daß sich die Spediteure gegenseitig verpflichten möchten, nach 8 Uhr keine Güter mehr von den Geschäftslokalen abzurollen. Da diese jedoch befürchten mußten, daß sich von seiten ihrer Kunden, namentlich der Großkonfektionäre, ein lebhafter Widerstand gegen ein solches Vor-

gehen geltend machen würde, haben sie von allen Maßnahmen Abstand genommen. Es ist also beim Alten geblieben.

VIII. Haushaltungsrechnungen, Statistisches.

In der Absicht, einen näheren Einblick in die Wirtschaftsführung und in das innere Familienleben der Verkehrsarbeiter zu gewinnen, haben wir etwa 100 Fragebogen sowohl an die Angestellten selbst als auch an deren Arbeitgeber und an die Fachvereine und Gewerkschaften behufs Verteilung an jene ausgegeben. Es sind jedoch nur 14 Antworten eingegangen, deren Inhalt in nachfolgender Tabelle zusammengestellt worden ist.

Wir haben besonderen Wert darauf gelegt, daß die Fragebogen „nur an solche verheiratete Leute gegeben wurden, welche keine Kostgänger haben", um gewissermaßen den typischen Fall einer Familie mit noch unmündigen Kindern zu fixieren. Sobald Kostgänger dabei sind, wird das Bild vollständig unübersichtlich, da man nie recht ersehen kann, in welchem Maße denn der Kostgänger an den verschiedenen Ausgaben beteiligt ist. Auch werden sich annähernd richtige, statistische Vergleiche nur dann anstellen lassen, wenn man es mit möglichst gleichen, typischen Fällen zu thun hat. Den unverheirateten Bahnreiniger haben wir daher bei den späteren Berechnungen nicht berücksichtigt; wir haben seine Haushaltsrechnung aber wiedergegeben, da sie immerhin das bis jetzt nur spärliche Material über Arbeiterbudgets vermehrt. Den Wagenführer von 34 Jahren haben wir in Rechnung gezogen, trotzdem das eine Kind 416 Mk. im Jahre verdient, weil hier die Ehefrau wegen der großen Anzahl von Kindern nicht nebenbei arbeiten kann, und in den übrigen Familien weniger Kinder vorhanden sind. Bei Abfassung des Fragebogens haben wir uns dem von Dr. Hirschberg bei seiner Aufstellung von Haushalungsrechnungen Berliner Arbeiter entworfenen Schema[1] im wesentlichen angeschlossen, um eine Vergleichung mit den von ihm gewonnenen Resultaten, die sich allerdings auch auf Familien mit Kostgängern beziehen, zu ermöglichen. Die auf die Wohnverhältnisse sowie das Trinken und Speisen in Wirtshäusern bezüglichen Fragen sind wesentlich erweitert worden.

Wir wollen nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, wie schwierig es ist, wirklich brauchbare Haushaltungsrechnungen von Arbeitern zu erhalten. Abgesehen davon, daß viele nicht die genügende Intelligenz besitzen, stehen dieselben allen Fragen über ihre Einkommensverhältnisse sehr mißtrauisch

[1] a. a. O. S. 292.

Haushaltungsrechnungen

Fragestellung	Bahnreiniger im Alter von 26 Jahren	Wagenführer bei der Straßenbahn im Alter von 24 Jahren	29 Jahren	34 Jahren
1. Ihre Wohnung besteht aus? (St. = Stube, K. = Küche)	Schlafstelle	1 St. 1 K.	2 St. 1 K.	1 St. 1 K.
Haben Sie einen eigenen Korridor? . .	—	1	—	—
Wo liegt die Wohnung? (Ob Vorderhaus = V., Seitenflügel = S., Quergebäude = Q.)	S.	V.	V.	Q.
Wieviel Treppen?	p.	p.	IV.	p.
In welcher Stadtgegend?	NO.	N.	Rixdorf	N.
In einem älteren (ä.) oder neueren (n.) Hause?	ä.	n.	ä.	ä.
Eigene Wasserleitung?	—	1	1	—
Eigenes Kloset?	—	1	—	—
Ausguß in der Küche?	—	1	1	1
2. Wer erhält von Ihnen seinen Unterhalt ganz oder fast ganz? (E. = Ehefrau, K. = Kind)	—	E., 1 K.	E.	E., 8 K.
3. Wer verdient mit und wodurch? . . .	—	E. durch Milchgeschäft	—	1 K. durch Nähen
A. Einnahmen im Jahre 1899.				
1. Wieviel erhielten Sie an Lohn, einschl. Naturalien, Weihnachtsprämien u. dgl.?	920	1160	1180	1260
an Trinkgeldern (ohne jeden Abzug)? . .	—	—	—	—
Einnahmen aus der Nebenbeschäftigung als Portier, Hausreiniger, Schlafstellenvermieter u. s. w..	—	—	—	—
2. Zuschuß durch Verdienst der Ehefrau? .	—	360	—	—
der Kinder?	—	—	—	416
der anderen oben unter 3 aufgeführten Haushaltungsangehörigen?	—	—	—	—
3. Andere außerordentliche Einnahmen wie Lotteriegewinn, Geschenke u. dgl.? . .	—	—	—	—
Also Jahreseinnahme:	920	1520	1180	1676

von 14 Verkehrsarbeitern.

Straßenbahnschaffner im Alter von								Droschkenkutscher im Alter von 46 Jahren	Omnibuskutscher im Alter von 37 Jahren	Durchschnitt bei den Wagenführern	Durchschnitt bei den Schaffnern
29 Jahren	30 Jahren	30 Jahren	34 Jahren	40 Jahren	30 Jahren	38 Jahren	44 Jahren				
2 St. 1 K.	1 St. 1 K.	2 St. 1 K.	2 St. 1 K.	1 St.	2 St. 1 K.	2 St. 1 K.	2 St 1 K.	1 St. 1 K.	1 St. 1 K.		
1	1	—	—	—	—	—	1	—	—		
D.	S.	B.	B.	B.	B.	B.	B.	B.	D.		
I.	I	I	p.	IV.	I.	p.	p.	IV.	III.		
O.	SO.	Hohen-Schönhausen	Hohen-Schönhausen	SO.	Friedrichshagen	Friedrichshagen	Friedrichshagen	SO.	Schöneberg		
n.	n.	n.	ä.	ä.	ä.	n.	n.	n.	n.		
1	1	1	—	—	—	1	—	1	1		
1	1	1	—	—	—	—	1	—	—		
1	1	—	—	—	—	1	—	1	1		
E. u. Schwiegermutter	E., 2 K.	E., 1 K.	E.	1 Cousine	E., 4 K.	E., 1 K. u. Schwiegereltern	E., 5 K.	E., 3 K.	E.		
—	E. durch Mäntelnähen	—	—	—	—	E. durch Materialwarengeschäft	—	E. durch Nähen	E. durch Mäntelnähen		
1140	1200	1140	940	1440	940	940	1120	1200	1060	1200	in Berlin 1108 Mk., in Friedrichshagen 1000 Mk.
360	340	360	480	270	150	180	180	300	—	—	in Berlin 362 Mk., in Friedrichshagen 170 Mk.
—	—	—	—	—	120	400	90	—	300	—	—
—	120	—	—	—	—	—	—	200	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	60	—	—	—	—	—	—
1500	1660	1500	1420	1710	1270	1520	1390	1700	1360	1458	1498

Haushaltungsrechnungen

Fragestellung	Bahnreiniger im Alter von 26 Jahren	Wagenführer bei der Straßenbahn im Alter von		
		24 Jahren	29 Jahren	34 Jahren
B. Ausgaben im Jahre 1899:				
1. Für Wohnung?	108	200	240	222
Für Heizung?	6	50	25	72
Für Beleuchtung?	2	36	10	35
2. Für Essen und Trinken im Haushalt (auch Kaffee)?	36	640	660	790
3. Für Trinken im Wirtshaus?	144	80	40	50
4. Für Essen im Wirtshaus.	396	—	50	10
Wie oft mußten Sie durchschnittlich im Monat im Wirtshaus				
frühstücken?	30	—	10	3
Mittag essen?	8	—	5	5
Abendbrot essen?	30	—	8	10
5. Ausgaben für Vergnügungen (Ausflüge, Theater u. dergl.)?	20	40	—	—
Für Cigarren und Tabak?	18	28	—	20
Für Zeitungen?	—	15	4	7
6. Für Arzt, Medizin, Krankheiten?	—	—	20	4
7. Für Kleidung und Wäsche?	147	160	180	140
8. Beiträge für Versicherungen?	33	19	19	19
9. Beiträge für Vereine und Sammlungen?	—	—	—	—
10. Steuern?	4	12	12	12
11. Andere außerordentliche (nicht alle Jahre wiederkehrende) Ausgaben für Möbel, Umzug und dergl.?	—	—	40	70
Also Jahresausgaben:	914	1280	1300	1451
Die Einnahmen überstiegen die Ausgaben um:	6	240	—	225
Die Ausgaben überstiegen die Einnahmen um:	—	—	120	—
Ihre Ersparnisse betrugen am 1. Januar 1889:	—	—	—	—
am 31. Dezember 1899:	6	120	—	25
Ihre Schulden betrugen am 1. Januar 1899:	—	120	—	200
am 31. Dezember 1899:	—	—	120	—

von 14 Verkehrsarbeitern.

Straßenbahnschaffner im Alter von 29 Jahren	30 Jahren	30 Jahren	34 Jahren	40 Jahren	30 Jahren	36 Jahren	44 Jahren	Droschkenkutscher im Alter von 46 Jahren	Omnibuskutscher im Alter von 37 Jahren	Durchschnitt bei den Wagenführern	Durchschnitt bei den Schaffnern
324	300	192	180	156	300	250	150	250	234	220	in Berlin 260 Mk., in den Vororten 219 Mk.
70	44	48	60	60	60	80	70	48	40	49	62
20	25	16	15	15	10	20	20	12	12	27	18
600	660	660	600	648	597	780	730	680	624	697	659
250	175	140	180	20	100	170	170	60	44	57	151
—	100	100	90	180	40	—	—	300	20	20	64
—	4	6	2	8	4	—	—	30	1	—	—
—	6	3	2	6	—	—	—	30	1	—	—
—	8	5	5	8	4	—	—	—	1	—	—
130	10	60	75	20	—	20	9	20	10	14	40
20	20	20	10	5	5	5	5	40	10	16	11
12	12	6	7	5	8	10	7	10	8	8	8
—	50	—	—	250	20	120	50	12	—	—	—
100	150	180	180	148	50	120	100	160	142	160	128
25	30	19	19	19	52	36	36	19	45	19	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	?	?
12	12	12	17	24	6	14	16	12	24	12	17
—	50	60	47	—	120	95	27	150	40	—	—
1563	1638	1513	1480	1550	1368	1720	1390	1773	1265	1320	1528
—	22	—	—	160	—	—	—	—	95	—	—
63	—	13	60	—	98	200	—	73	—	—	—
—	—	13	—	—	—	—	—	73	20	—	—
—	22	—	—	160	—	—	—	—	115	—	—
20	—	—	—	—	—	300	—	—	—	—	—
83	—	—	60	—	98	500	—	—	—	—	—

gegenüber, da sie immer gleich den Steuerdenunzianten dahinter vermuten. Es bedurfte daher zur Richtigstellung der Fragebeantwortungen vielfacher Rückfragen und Ergänzungen. Über die Trinkgelder haben sich die meisten ausgeschwiegen, weshalb hier die Eintragung meist von unserer Seite nach unserem besten Wissen erfolgt ist. Den Bezug von Dienstuniform und Weihnachtsgratifikationen hatte nicht ein einziger Arbeiter erwähnt; auch hier sind Ergänzungen gemacht worden.

Bei Durchsicht obiger Tabelle gelangen wir nun zu folgenden Resultaten: Wohnverhältnisse: Die in den Vororten wohnenden Arbeiter verfügen über bessere Wohnungen als diejenigen in Berlin. Sie wohnen alle im Vorderhause, und zwar meist parterre oder eine Treppe, während die Berliner Arbeiter ausschließlich in den weniger bevorzugten Stadtteilen entweder im Seitenflügel resp. im Quergebäude oder in den höheren Etagen des Vorderhauses ihr Heim aufgeschlagen haben. Dagegen haben die in den Vororten wohnenden Leute wiederum darunter zu leiden, daß sie keine Wasserleitung, kein eigenes Kloset und keinen Ausguß in der Küche haben. Die Ausgaben für die Wohnung betragen bei

dem Droschkenkutscher	15 %	des Gesamteinkommens.
den Führern	15 %	„ „
den Schaffnern in Berlin	16 %	„ „
„ „ in den Vororten	14 %	„ „
dem Omnibuskutscher	17 %	„ „
im Durchschnitt in Berlin	15,75%	„ „

Die Einnahmen aus Trinkgeldern betragen bei dem Droschkenkutscher 20%, den Schaffnern in Berlin 25%, in Friedrichshagen 15% des Berufseinkommens. In Berlin sind die Leute also bis zu 1/4 ihres Einkommens auf Trinkgelder angewiesen, was immerhin bedauerlich ist. In Prozenten der Gesamteinnahme betragen die Ausgaben für

	Heizung	Beleuchtung	Essen u. Trinken im Haushalt	Essen im Wirtshaus	Trinken im Wirtshaus	Nahrung überhaupt
bei dem Droschkenkutscher	2,8	„	40	18	4	62
bei den Führern	3,4	„	48	1	4	53
bei den Schaffnern	4,1	„	44	4	10	58
bei dem Omnibuskutscher	2,9	„	46	2	3	51
im Durchschnitt	3,3	1,1	44,5	—	—	56

Berechnen wir die Ausgaben nach Prozenten der ordentlichen Gesamtausgaben, so gelangen wir zu folgenden Resultaten:

	Droschkenkutscher	Führer	Schaffner	Omnibuskutscher	Im Durchschnitt
Wohnung	15 %	17 %	in Berlin 17 % in den Vororten 14 %	19 %	17 %
Heizung und Beleuchtung	3,7 %	5,7 %	5,2 %	4,2 %	4,7 %
Nahrung überhaupt	64 %	58 %	57 %	56 %	58,75 %
Trinken und Essen im Wirtshaus	22 %	—	—	—	8,7 % ohne Droschkenkutscher
Kleidung	10 %	12 %	8 %	12 %	10,50 %
Versicherung, Gesundheitspflege	2 %	1 %	2 %	4 %	2,25 %

Dr. Hirschberg macht uns diese Angaben nach den Haushaltsrechnungen von 13 Berliner Arbeitern, die außer den Straßenreinigern alle gelernte Arbeiter der verschiedensten Berufszweige sind. Wir haben den Durchschnitt der von Dr. Hirschberg aufgestellten Prozentsätze berechnet und wollen diesen mit unseren Zahlen und außerdem mit den von Ernst Engel[1] für eine bemittelte sächsische Arbeiterfamilie erzielten Resultaten der Übersicht wegen zusammenstellen:

	Nach unserer Berechnung	nach Dr. Hirschberg	nach Engel
Nahrung	58,75 %	56,3 %	62 %
Essen und Trinken im Wirtshaus	8,7 bezw. 22 %	6,7 %	—
Wohnung	17 %	17,8 %	12 %
Kleidung	10,50 %	9,9 %	16 %
Heizung und Beleuchtung	4,7 %	5,3 %	5 %
Gesundheitspflege, Versicherung	2,25 %	5,3 %	1 %

Unsere Prozentsätze kommen denen von Dr. Hirschberg ziemlich nahe. Daß die Verkehrsarbeiter einen höheren Prozentsatz bei den Ausgaben für Essen und Trinken im Wirtshaus aufweisen, ist nach unseren früheren Ausführungen erklärlich. An ihrer Spitze stehen die Droschenkutscher mit 22%, da viele fast ausschließlich ihren Nahrungsbedarf im Wirtshaus decken. Daß die Hirschbergsche Statistik für Gesundheitspflege und Versicherung eine verhältnismäßig höhere Summe bringt als die unserige, hat seinen Grund darin, daß die Straßenreiniger ziemlich hohe Versicherungsbeiträge zahlen. Dr. Hirschberg hat bereits darauf hingewiesen, daß Engels Annahme über Wohnung und Nahrung wesentlich von den für Berliner Arbeiter ermittelten Zahlen abweichen.

Neben den Fragebogen über Haushaltsrechnungen wurde noch von uns eine andere Art von Fragebogen an die Arbeitnehmer ausgegeben, deren Beantwortung wir in nachfolgender Tabelle wiedergeben:

[1] Die Lebenskosten belgischer Arbeiterfamilien, Dresden 1895.

Fragestellung	Droschkenkutscher			
	44 Jahre	46 Jahre	47 Jahre	50 Jahre
1. Wieviel ganz freie Sonntage hatten Sie im Jahre 1899?	4	—	2	—
Wie oft hatten Sie im Jahre 1899 nur Sonntags vormittags frei?	—	—	—	—
Wie oft nur Sonntags nachmittags frei? .	—	—	—	—
2. Wieviel freie Wochentage hatten Sie im Jahre 1899? . . . . . , ...	15	4	3	16
3. Wann ist gewöhnlich am Abende vor dem freien Tage Ihre Arbeit beendet? Um ... Uhr?	9	8—9	9	10
4. Wie oft gestattete die Arbeit nur eine Nachtruhe von weniger als 8 Stunden? ... mal	72	—	—	—
5. Wo nehmen Sie gewöhnlich Ihr Mittagsbrot ein?	Im Wirtshaus	?	Zu Hause	Im Wirtshaus
Wie oft blieb Ihnen für das Einnehmen desselben nur eine Zeit von weniger als 15 Minuten?	—	—	—	—
Wie oft nur eine Zeit von 15—30 Minuten?	—	—	—	—
6. Wieviel Stunden sind Sie gewöhnlich im Interesse Ihrer Arbeit vom Hause entfernt?	15	15	12—14	15—16
Wieviel Zeit entfällt hiervon auf den Weg zur resp. von der Arbeitsstätte? ... Minuten	2	10	10	3
Wie oft machen Sie diesen Weg am Tage? ... mal	2	2	2	2

Zu unserem Bedauern sind nur 13 Fragebogen beantwortet worden. Der Zweck der aus ihnen zusammengestellten Tabelle soll sein, unsern Lesern über die brennendsten und reformbedürftigsten Punkte der Verkehrsarbeiterfrage, also über die Sonntagsruhe, die Ruhe-, Mittags- und Nachtpausen, sowie über die Arbeitszeiten, einige Beispiele vor Augen zu führen. Einer Besprechung der Tabelle glauben wir uns enthalten zu dürfen, da sie im wesentlichen unsere früheren Angaben bestätigt.

Unsere Erörterungen haben sich auf die Schilderung der Verhältnisse der im öffentlichen Verkehrsgewerbe Berlins thätigen Arbeiter beschränkt, wobei außerdem noch die in Reichs- und Staatsbetrieben thätigen Personen

Kutscher			Straßenbahn-Führer					Schaffner
31 Jahre	36 Jahre	52 Jahre	29 Jahre	32 Jahre	32 Jahre	36 Jahre	36 Jahre	32 Jahre
—	—	3	—	—	3	2	1	—
—	—	—	10	5	10	11	8	8
—	—	—	—	—	3	2	—	—
33	36	37	24	20	26	25	26	12
3 Uhr nachts	1 Uhr nachts	1 Uhr nachts	meist nach 12 Uhr nachts	unbestimmt	sehr unbestimmt	sehr unbestimmt	meist nach 12 Uhr	meist nach 12 Uhr
häufig	sehr oft nur 4 St.	niemals 8 St.	fast immer	fast nie über 5 St.	300	300	sehr oft	fast immer
während des Dienstes	unterwegs	unbestimmt	unterwegs	zu Hause	am Endpunkt	am Endpunkt	unterwegs	zu Hause
oft	öfter	—	—	—	11	10	öfter	—
?	mehrmals	mehrmals	19	60	fast regelmäßig	fast immer	mehrmals	100
15—18	16	13	18	17	16	16	15	18
20	1/2 St.	1/2 St.	1/2 St.	1/2 St.	15	15	25	1/2 St.
2—3	4	2—4	2—4	2—6	4—6	4—6	4	2—6

außer acht gelassen sind. Um aber die in den anderen Fuhrbetrieben beschäftigten Arbeiter nicht gänzlich zu übergehen, geben wir in nachfolgender Tabelle über den Jahresverdienst, die Arbeitszeiten, die freien Sonn- und Wochentage einen kurzen Überblick.

Die Bediensteten der Reichspost und der Stadt- und Ringbahn stehen sich hiernach wesentlich günstiger als diejenigen der Privatunternehmer. Bezüglich der Sonntage und der freien Wochentage sind aber alle Arbeiter in öffentlichen Verkehrsgewerben bedeutend ungünstiger als diejenigen anderer Fuhrbetriebe gestellt.

Berufsart	Netto-Jahresverdienst einschl. aller Nebenbezüge (Trinkgelder, Dienstanzug, freie Wohnung u. dergl.) u. nach Abzug notwendiger Ausgaben (Strafen, Essen im Wirtshaus u. dergl.).	Durchschnittl. tägl. Netto-Arbeitszeit (ausschließlich Mittag- u. Vesperpausen u. dergl.). Stunden	Im Vierteljahr durchschnittlich freie[1] Sonntage	Im Vierteljahr durchschnittlich freie[1] Wochentage	Bemerkungen
	ℳ				
Droschkenkutscher I. Kl.	1350	13—16	2	12	
" II. "	750	14—17	2	10	
Straßenbahn: Schaffner	1600	13	1	9	
Straßenbahn: Wagenführer (elektr.)	1350	11	1	9	
Straßenbahn: Kutscher	1350	13	1	9	
Straßenbahn: Stallleute	1000	12	—	2	
Straßenbahn: Streckenwärter	1100	13	1	6	
Straßenbahn: Wagenwäscher	960	12	—	—	
Lokomotivführer (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1945	9—10	1 1	5 5	
Heizer (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1458	9½—10½	1 1	5 5	
Telegraphist (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1440	8	1	5	
Billet-(Bahnsteig-) Schaffner (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1340	11	1	5	
Zugschaffner (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1600	10	1	2	
Weichensteller (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1320	8	1	5	
Streckenwärter (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1000	11	1	2	
Bahnsteigarbeiter (Thürschließer) (bei der Stadt- u. Ringbahn)	1050	10	—	—	
Omnibus: Kondukteure	1300	14—16	2	10	
Omnibus: Kutscher	1250	14—16	2	10	
Omnibus: Wagenwäscher u. Stallleute	900	16½	—	—	
Paketfahrt-Schaffner	1300	13½	10*	—	
" Kutscher	1060	14	10*	—	
" Bestellboten	1060	11	12*	—	
Reichspost-Briefträger	1290	9	4	—	Freie Wochentage nur nach etwaigem Nachtdienste
" Schaffner	1290	9	4	—	
" Hilfsboten	912,50	9	4	—	
" Postillone	1030	12—13	—	1	Haben lange Wartepausen u. an jedem 3. Sonntag einen freien Nachmittag
" Stallleute	1030	10	—	1	
Rollkutscher	1150	15—17	13*	—	
Rolljungen (vom Spediteur angenommen)	500	15—16	13*	—	
Speditionsbodenarbeiter	800	12	13*	—	

[1] Bei den mit einem * versehenen Sonntagen ist bis 10 Uhr vorm. Dienst zu thun. Die fett gedruckten Zahlen bedeuten, daß vor diesen Ruhetagen der Dienst erst in später Nacht beendet ist und an den ihnen folgenden Tagen in aller Frühe beginnt. Es ist daher eigentlich nur ein halber freier Tag zu rechnen. Zur Kirche können die betreffenden Arbeiter an solchen Tagen wegen Übermüdung fast niemals gehen.

Berufsart	Netto-Jahresverdienst einschl. aller Nebenbezüge (Trinkgelder, Dienstanzug, freie Wohnung u. dergl.) u. nach Abzug notwendiger Ausgaben (Strafen, Essen im Wirtshaus u. dergl.)	Durchschnittl. tägl. Netto-Arbeitszeit (ausschließlich Mittag- u. Vesperpausen u. dergl.)	Im Vierteljahr durchschnittlich freie		Bemerkungen
			Sonntage	Wochentage	
	ℳ	Stunden			
Personendampfschiffs- Führer	1320	9	—	—	Im Winter ist jeder Sonntag frei u. die Arbeitszeit dauert nur 6—10 St.
Personendampfschiffs- Steuermänner	1030	9	—	—	
Personendampfschiffs- Maschinisten	1200	9	—	—	
Personendampfschiffs- Heizer	460	9	—	—	Nur im Sommer im Betrieb thätig
Personendampfschiffs- Jungen	316	9	—	—	
Leichenwagenkutscher	1200	13	1	3	Die Livree gehört dem Fuhrherrn
Krankenwagenkutscher	1000	12	—	3	Nach Bedarf zur beständigen Verfügung d. Fuhrherrn
Kutscher von Geschäfts-, und Luxus-Fuhrwerk, Brautwagen, Kremser u. dergl.	1150	12	1	3	Die Livree gehört dem Fuhrherrn, freie Tage jedoch nur bei schlechtem Wetter
Kutscher für Luxusfuhrwerk bei Privaten (Ärzten ꝛc.)	1400	12	—	2	stete Dienstbereitschaft
Arbeitskutscher	1100	15	13*	—	Häufig Sonntag abends Pferde zu füttern
Mehlkutscher	1200	16	13*	—	desgl.
Bierfahrer	2000	13	13*	—	
Mitfahrer bei Bierwagen	1000	13	13*	—	
Mörtelkutscher	1050	15	13*	—	
Eiswagenkutscher	1100	12	13*	—	
Kohlenwagenkutscher	1200	11	13	—	
Sonstige Privat- (nicht bei Fuhrherrn thätige) Kutscher von Geschäftswagen	1200	11	8*	—	Abends stets Pferde zu füttern

Les ouvriers des transports en France
(chemins de fer, omnibus et tramways et voitures de place de Paris).

Par

Comte **Léon de Seilhac.**

I. Les employés de chemin de fer français.

Prenons comme type la Compagnie des chemins de fer de Paris-Orléans (P. O.)[1].

L'administration de cette Compagnie est divisée en cinq Services:

1° La Direction.

2° Le Secrétariat Général et la Comptabilité Générale.

3° L'Exploitation.

4° La Voie.

5° La Traction.

Les agents sont divisés en deux catégories: le service central et le service actif.

A. Services centraux.

Direction et Secrétariat Général.

La Direction, le Secrétariat Général et la Comptabilité Générale ne sont desservis que par des agents du service central.

L'Exploitation, la Voie et la Traction sont desservis par des agents des deux catégories.

Au point de vue du traitement, les agents du service central sont rémunérés à peu près de la même façon.

Par contre les agents du service actif sont traités de façon toute différente, s'ils appartiennent à l'Exploitation, ou à la Voie, ou à la Traction. Il est vrai que les aptitudes exigées pour chacun de ces services diffèrent considérablement, certaines fonctions exigeant des aptitudes et des connaissances techniques qui nécessitent des études sérieuses.

---

[1] Nous prenons comme type cette Compagnie parce qu'elle ne confine à aucune frontière (c'est la seule dans ce cas, avec la compagnie de l'Etat) et qu'elle donne bien les prix moyens des salaires payès aux employés des autres Compagnies.

Pour indiquer le chiffre de leurs traitements, fixes et majorés de primes et de bénéfices, nous nous occuperons d'abord des agents des services centraux, et ensuite des agents des services actifs, en commençant par les fonctions ou les grades les moins élevés et en les suivant jusqu'à la situation la plus haute qu'ils puissent atteindre.

En plus du traitement fixe, il faut ici remarquer que tous les agents, dont le traitement ne dépasse pas 3000 francs, reçoivent, en outre, 1/24ème de ce traitement en fin d'année et que pour tous ses agents indistinctement, la Compagnie verse un dixième de leur traitement, à capital aliéné ou réservé, à leur choix, à leur compte de retraites.

B. Services actifs.

I. Exploitation.

Les agents commissionnés de ce service sont:

Les chefs de gares et de stations,

Les employés de bureau, ou des gares de grande et petite vitesse,

Les facteurs,

Les pointeurs ou reconnaisseurs,

Les aiguilleurs,

Les conducteurs des trains et gardes-freins,

Les surveillants ou contrôleurs (des grandes gares).

Les employés de bureau sont généralement recrutés dans les autres services, surtout parmi les facteurs. Leur traitement de début est de 1500 francs, et il peut atteindre 2100 francs, et 2400 francs (dans les grandes gares). Les employés de bureau qui veulent parvenir à l'emploi de chefs de gares ou de stations ou contrôleurs de l'exploitation, peuvent, s'ils sont célibataires, être nommés contrôleurs intérimaires. Ils remplacent, en cas de maladie, les chefs de stations. Il leur est alloué, en cette qualité, 4 francs par journée de déplacement.

Les autres agents subalternes de l'exploitation, peuvent être nommés facteurs intérimaires et ensuite chefs de stations ou sous-chefs de gares. Ils touchent, en cette qualité, 3 francs par journée de déplacement.

Les facteurs débutent à 1200 francs (à 1350 francs à Paris et dans les environs) et ils parviennent à 1500 francs de traitement. Ce traitement s'augmente de pourboires, qui, dans certaines gares, atteignent 2 francs par jour.

Les pointeurs débutent à 1200 francs et parviennent à 1500 francs.

Les reconnaisseurs débutent au même taux et parviennent à 1800 francs.

Les aiguilleurs débutent à 1350 francs et parviennent à 1800 francs.

Les gardes-freins débutent à 1350 francs et deviennent chefs de train. Ils atteignent 1800 francs. Ils touchent, en outre, une indemnité de 50 cent au minimum, qui s'accroît d'après la distance parcourue par le train.

Les surveillants ou contrôleurs des gares débutent à 1200 francs et atteignent 1800 francs. Le surveillant-chef (un seul par gare) peut gagner jusqu'à 2100 francs.

Le traitement des chefs de stations varie, d'après l'importance de la station, de 1200 à 3000 francs. Ils sont, en outre, logés, et beaucoup d'entre eux reçoivent des dons ou cadeaux du commerce local.

Les chefs de gares sont payés de 2400 à 6000 francs (deux chefs de grandes gares ont 7200 francs). Ils sont logés. Les sous-chefs de gares ont de 1800 à 3000 francs, d'après leur ancienneté.

Les contrôleurs de l'Exploitation touchent de 2700 à 3600 francs de traitement, et, de plus, une indemnité de 6 à 8 francs pour chaque jour de déplacement.

Les inspecteurs de l'Exploitation touchent de 3000 à 6000 francs et 8 francs par journée de déplacement.

Tous les agents de l'Exploitation sont traités comme les agents des services centraux pour le 24e de gratification et le versement à la cause des retraites du dixième de leur traitement. Tous ceux dont le traitement est inférieur à 2400 francs touchent une indemnité de résidence qui est ainsi fixée:

Dans l'intérieur de Paris	150 fr. par an
Des fortifications à Juvisy (banlieue) .	100 fr.
Dans une grande ville (Bordeaux) . .	75 fr.

Ceux qui sont placés dans d'autres résidences ne touchent aucune indemnité.

Les services de l'Exploitation sont répartis en sept Inspections principales, qui renferment, chacune, un chef de bureau, un employé principal, un certain nombre d'employés de bureau et deux agents commerciaux.

L'Inspecteur principal touche un traitement qui varie de 7200 à 12 000 francs, auxquels il faut ajouter 3000 francs pour les indemnités de logement et de déplacement.

Le chef de bureau et les deux agents commerciaux reçoivent de 3000 à 6000 francs de traitement.

L'employé principal, de 2400 à 3600 francs.

Les employés de 1500 à 2400 francs.

II. Voie.

Le service de la Voie est réparti en 8 arrondissements. Chaque arrondissement est dirigé par un Ingénieur, qui a sous ses ordres deux inspecteurs de la Voie, deux inspecteurs des bâtiments, un chef de bureau des études, aidé d'un nombre plus ou moins important de dessinateurs, et un chef de bureau qui dirige les divers employés de l'arrondissement.

Chaque arrondissement est lui-même divisé en sept ou huit sections et chaque section en trois ou quatre districts, comprenant un certain nombre de chefs de brigades, de poseurs de la voie, de gardes, de cantonniers.

Au point de vue des petits traitements, chefs de brigades, poseurs etc., le réseau est divisé en zônes:

La première zône comprend Paris à Orléans, à Sceaux et à Limours; Orléans à Malesherbes, Brétigny à Châteaudun.

La deuxième zône comprend Orléans (exclus) à Tours, Orléans à Montargis, Châteaudun à Tours.

La troisième zône comprend les lignes situées entre Orléans (exclus) d'un côté, Tours (exclus) de l'autre, et Bourges, Châteauroux, Saincaize, Châteauroux, Le Mans, Chantenay, et enfin toute la grande ligne jusqu'à Bordeaux.

La quatrième zône comprend tout le reste du réseau.

Le traitement de tout ce personnel subalterne varie de la façon suivante:

Les poseurs de la voie ont de 950 à 1100 francs dans la première zône; ils ne touchent plus que de 800 à 950 francs dans la quatrième.

Un chef de brigade aura de 1200 à 1650 francs dans la première zône; de 1150 à 1450 dans la deuxième; de 1100 à 1400 dans la troisième; et de 1050 à 1300 dans la quatrième.

Ces zônes sont établies pour unifier autant que possible les différences entre le coût de la vie dans les différentes régions du pays.

Les traitements des employés du service de la voie sont indiqués par le tableau suivant:

Fonctions	Traitements minimum	Traitements moyenne	Traitements maximum	Observations
Chefs de sections . .	2400	—	4800	
Chefs de districts . .	1500	2231	2700	
Conducteurs	2100	2640	4800	
Employés de section .	1500	—	2100	(passent bientôt chefs de districts)
Piqueurs de nuit . .	1200	—	2100	
Chefs de transport .	1350	1726	2100	(touchent souvent des indemnités de déplacements)
Chefs balanciers . .	1350	—	2400	
Chefs poseurs . . .	1350	—	2100	
Chefs de brigades . .	1050	1178	1650	
Sous-chefs et poseurs .	800	908	1150	
Cantonniers	800	960	1100	
Agents sémaphoriques	800	1106	1500	
Gardes de nuit . . .	800	941	1100	

Les traitements du personnel subalterne (cantonniers, poseurs etc.) se répartissent de la façon suivante:

3	agents	reçoivent	1650	francs
21	„	„	1500	„
29	„	„	1350	„
67	„	„	1300	„
14	„	„	1250	„
265	„	„	1200	„
30	„	„	1150	„
294	„	„	1100	„
348	„	„	1050	„
386	„	„	1000	„
605	„	„	950	„
959	„	„	900	„
965	„	„	850	„
548	„	„	800	„

En outre des traitements indiqués ci-dessus, ces agents, depuis le simple poseur de la voie jusqu'au chef de brigade, reçoivent des indemnités de logement, qui varient d'après les zônes.

A Paris l'agent reçoit 1,25 franc par jour; des fortifications à Juvisy cette indemnité n'est plus que d'un franc; elle est de 85 centimes, de Juvisy à Brétigny; sur les autres parties de la deuxième zône et

dans la troisième zône tout entière, elle est de 50 centimes; enfin dans la quatrième zône, elle n'est plus que de 30 centimes.

Ces agents reçoivent en outre, s'ils ont plus de deux enfants, cinq francs par mois pour chaque enfant non encore âgé de seize ans.

* * *

Les fonctionnaires élevés de l'arrondissement ont les traitements suivants:

L'Ingénieur d'arrondissement . . .	de	9000	à	12 000	francs
Les Inspecteurs	„	4200	„	6 000	„
Le Chef de Bureau	„	3000	„	6000	„
Les Employés principaux et les Dessinateurs principaux	„	2400	„	3 600	„
Les employés	„	1500	„	2 100	„
Les dessinateurs	„	1500	„	2 700	„

Les gardes barrières (femmes) ont le logement, une indemnité de 8,50 francs à 10 francs par mois. — Elles sont au nombre de 4013. — Leurs maris sont généralement employés comme poseurs de la voie.

Les agents de la voie (brigadiers, poseurs etc.) ont un jour (36 heures) de repos par quinzaine; et, les dimanches, ils ne sont de service qu'à tour de rôle et le plus souvent jusqu'à midi seulement.

Il n'y a que 380 agents de la voie non-commissionnés; leur salaire peut être évalué à 3 francs par jour.

Lorsque les nécessités du service l'exigent, les chefs de district prennent des hommes à la journée. Ils sont payés à l'heure et suivant les habitudes de chaque pays.

III. Traction.

Les services actifs de la traction sont divisés en deux catégories:

a) le service des trains,

b) le service des ateliers.

Du service des trains dépendent les chefs de dépot, les sous-chefs, les machinistes ou mécaniciens, les chauffeurs et les visiteurs. Tous ces agents sont attachés aux Dépôts, qui sont situés dans les grands centres et aux points de bifurcation des grandes lignes.

Les Dépôts sont eux-mêmes divisés en deux services: le service des trains sous les ordres directs du chef de Dépôt et le service de

l'Entretien, sous la direction d'un chef d'Entretien. Les mécaniciens et les chauffeurs dépendent du premier service; les visiteurs, du second.

Les visiteurs débutent par un traitement de 1200 francs, ils arrivent à 1500 francs et deviennent visiteurs-chefs à 1650 et 1800 francs. Ils peuvent être nommés chauffeurs et même plus tard mécaniciens.

Le tableau suivant fera connaître les appointements augmentés des bénéfices que peuvent toucher les chauffeurs et les mécaniciens, ainsi que le nombre moyen de ces agents, répartis par classes.

Désignation des agents	Nombre	traitements fixes	traitements augmentés de $^1/_{24}$	Déplacement	Primes	Ensemble	Traitements[1]	
							maximum	minimum
Machinistes[2] hors classe . . .	21	3000	3125,—	110,33	829,48	4064,81	4838,99	3425,17
1ère classe . .	257	2700	2812,50	126,73	841,79	3781,02	4780,49	2894,41
2e classe . . .	410	2400	2500,—	160,26	849,95	3510,21	4214,61	2596,64
3e classe . . .	342	2100	2199,57	194,29	768,60	3162,46	4036,11	2537,44
4e classe . . .	149	1950	2043,81	213,57	655,35	2912,73	3399,87	2563,14
Elèves mécanic.	176	1800	1887,62	231,21	469,87	2588,70	2942,04	2056,20
Chauffeurs								
1ère classe . .	177	1800	1887,62	129,66	198,51	2215,79	2615,48	1920,43
2e classe . . .	296	1650	1739,03	131,22	286,40	2156,65	2531,90	1791,20
3e classe . . .	366	1500	1577,55	128,82	296,17	2002,54	2248,49	1673,96
4e classe . . .	202	1350	1408,95	132,88	303,25	1845,08	2037,69	1420,47

Les chefs de dépôt touchent un traitement qui varie de 2700 francs à 4800 francs. — Ils sont logés et touchent une prime pour économie de combustible et bon entretien des machines. Cette prime est supérieure à cette des machinistes.

Les sous-chefs de dépôt sont appointés de 2700 francs à 3600 francs. Ils touchent une prime.

Les chefs d'entretien touchent un traitement qui varie de 2700 francs à 4200 francs.

[1] La différence entre les traitements maxima et minima provient de ce que la voie desservie par certains dépôts présente plus ou moins de rampes et de déclivités. Les machinistes (mécaniciens) et les chauffeurs peuvent donc faire plus ou moins d'économies de combustible et regagner avec plus ou moins de facilité le temps perdu, en manœuvres dans les gares ou par suite d'affluence de voyageurs.

[2] Ou mécaniciens.

Le personnel commissionné des ateliers est limité aux chefs-ouvriers, contre-maîtres, chefs d'atelier, contrôleurs, inspecteurs et ingénieurs.

Les chefs ouvriers, commissionnés depuis quelques années seulement, touchent des appointements très variables, d'après la région où se trouvent les ateliers. A Paris, le traitement de début est de 2100 francs; à Périgueux, de 1500 à 1650 francs.

Les contre-maîtres débutent généralement comme chefs ouvriers, pointeurs, ou contrôleurs. Ils peuvent atteindre à un traitement de 5400 francs.

A part les services centraux, et les services (peu nombreux) commissionnés des ateliers, les agents de la Traction ne sont pas commissionnés.

Le nombre de ces derniers peut être évalué à 5400 environ. Ils sont assurés d'un minimum de salaire de 2,50 frs. à 4 frs. d'après leur emploi (journaliers, selliers, menuisiers, ajusteurs); mais ce minimum de salaire est généralement doublé, ces agents travaillant le plus souvent aux pièces et même au marchandage.

Observations générales.

I. Agents commissionnés.

Tous les agents commissionnés, qu'ils appartiennent à un service quelconque, touchent, au mois de Décembre, un vingt quatrième de leur traitement, c'est-à-dire un demi-mois en guise de gratification.

Tous participent aux bénéfices de la Compagnie. Cette participation s'élève (pour l'année 1899) à 6,86 % du traitement et elle est versée au nom de l'agent à la caisse des retraites. — A partir de la 6e année de commissionnement, cette participation est uniformément fixée à 10 % du traitement. Ce versement est fait à capital réservé ou à capital aliéné à la volonté de l'agent.

Au moment de la liquidation de la retraite, que l'agent peut obtenir au bout de 25 années de service et de 55 ans d'âge, la Compagnie complète cette retraite et la porte à la moitié du traitement moyen pendant les six dernières années. Elle est reversible pour moitié (c'est-à-dire pour le quart du traitement) sur la tête de la veuve ou des orphelins mineurs.

Si l'agent désire retarder la liquidation de sa retraite, celle-ci est augmentée d'un quarantième par année supplémentaire. —

Si, au contraire, l'agent désire prendre sa retraite avant 25 années de service et 55 ans d'âge, la retraite est diminuée d'autant de quarantièmes du traitement par année de service en moins, et d'autant de quatre-vingtièmes par année d'âge en moins de 55 ans.

* * *

Les augmentations, pour le personnel commissionné, suivent les progressions suivantes:

Excepté pour les poseurs et les agents inférieurs de la voie, dont nous avons déjà parlé, les agents sont commissionnés à 1200, 1300 et 1500 francs, suivant leur emploi — quelques rares exceptions sont faites pour des agents sortant des écoles normale ou polytechnique, qui sont commissionnés à 1800 francs.

Les traitements suivent les progressions suivantes: 1200, 1350, 1500, 1650, 1800, 1950, 2100, 2400, 2700, 3000, 3600, 4200, 4800, 5400, 6000, 7200, 9000, 12 000 francs et ensuite l'augmentation ne se fait que par 3000 francs.

Les chefs de l'Exploitation, l'Ingénieur en Chef de la Voie, l'Ingénieur en Chef de la Traction et le Secrétaire Général de la Compagnie ont 21 000 francs de traitement. — Le Directeur a 30 000 francs.

II. Agents non commissionnés.

Les agents non commissionnés, au nombre d'environ 4350 pour l'Exploitation, 5400 pour la Traction et 380 pour la voie, qui veulent consentir à une retenue de 2 % sur leurs salaires, peuvent faire un versement à la caisse des retraites. Dans ce cas, la Compagnie verse une somme égale de 2 %.

En outre, tout agent, ayant 30 ans de service et 60 ans d'âge, perçoit de la Compagnie une pension reversible pour moitié sur la tête de sa veuve, de 400 francs, à laquelle vient s'ajouter la rente constituée par les 2 % versés par l'agent sur son traitement et les 2 % par la compagnie.

Si un agent, commissionné ou non, se trouve, par suite de maladie ou d'autre cause justifiée, dans un état de gêne, il peut obtenir de la Compagnie un prêt équivalent à 2 mois de traitement ou de salaires. Ce prêt sans intérêt est remboursable en 12 mensualités.

Les agents de la Compagnie ont formé entre eux une société de

secours mutuels dite „Société d'Ivry". La Compagnie accorde tou les ans à cette société une allocation d'environ 130 000 francs.

En plusieurs endroits, les agents de Compagnie ont fondé de sociétés coopératives de consommation et des sociétés de constructio d'habitations à bon marché, soutenues par la compagnie, qui leu prête l'argent dans d'excellentes conditions.

La Compagnie a elle-même créé, depuis longtemps déjà, u magasin de denrées et de vêtements, où les agents trouvent, dans le conditions les plus économiques, du pain, de la viande, de l'épicerie des vêtements, des chaussures.

En cas de maladie, les agents, dont le traitement ne dépasse pas 2100 francs, ont droit aux soins gratuits du médecin et aux fournitures pharmaceutiques. — Dans presque tous les services, les journées de maladie leur sont payées, même si la maladie se prolonge pendant trois mois et même davantage.

Les agents peuvent obtenir autant de permis de circulation qu'ils le désirent. Leur famille (femme et enfants) a droit à quatre permis gratuits et à autant de reductions au quart de place qu'elle le désire.

Les enfants des agents de la Compagnie, qui habitent la banlieue ou les environs des villes, ont des cartes de circulation gratuites pour se rendre à l'école ou à l'apprentissage.

La Compagnie prend, comme employés auxiliaires dans les grandes gares et pour les inspections et l'administration centrale, les fils d'agents, qui ont atteint l'âge de quinze ans. Ils sont payés un franc cinquante par jour au début; au bout de six mois leur solde est portée à deux francs, et rapidement elle atteint trois francs. La Compagnie emploie également des femmes et des filles d'agents. Elles débutent à 18 ans et gagnent tout d'abord trois francs par jour, puis elles sont commissionnées à douze cents francs et arrivent à dix huit cents francs. Dans ce cas, elles participent à la retraite, dans les mêmes conditions que les employés.

III. Primes Kilométriques.

Ces primes sont réparties selon des méthodes différentes, suivant les Compagnies.

L'Est et le Nord accordent des primes de régularité de marche. qui varient d'après le type de la machine et la nature du train. L'Orléans et les autres Compagnies accordent des primes basées sur

le parcours kilométrique pendant le mois entier. Certaines de ces primes concernent les minutes regagnées. Les primes de parcours sont de 5 à 10 francs par 1000 kilomètres suivant la nature du train (voyageurs ou marchandises). — Les primes d'économie de combustible et de graisse dépendent de la nature et du chargement du train. — Mais, par contre, si les quantités octroyées sont dépassées, les mécaniciens et chauffeurs subissent une retenue et une amende. La quantité de combustible accordée pour un kilomètre varie, d'après le type de la machine, de 8 à 17 kilogrammes; pendant l'hiver, elle augmente d'un demi-kilogramme par kilomètre. La prime, par cent kilogrammes de combustible économisé, est de 4 francs pour le mécanicien et de 2 francs pour le chauffeur. Pendant les manœuvres faites en station, le combustible n'est pas compté en raison des espaces parcourus, mais une heure compte pour 5 kilomètres. La quantité de graisse donnée pour un kilomètre varie de 10 à 41 grammes selon le type des machines. Le prime par kilogramme économisé varie entre 0,10 et 0,16 francs pour les mécaniciens et entre 0,05 et 0,08 pour les chauffeurs.

IV. Caisse de retraites.

La Compagnie complète, jusqu'à 10 % du salaire, les versements à faire à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, elle accorde en outre un vingt quatrième des appointements, en fin d'exercice, aux employés dont le traitement est inférieur à 3000 francs. Les dépôts à la Caisse des retraits sont faits, au choix des agents, à capital réservé ou à capital aliéné. — Lorsque la pension ainsi constituée atteint le maximum légal, les nouvelles parts individuelles ainsi que les arrérages de la rente liquidée, sont versés, au nom de l'employé, à la Caisse d'épargne de Paris. Celle-ci transforme en rentes sur l'Etat les sommes qui excèdent le maximum légal (1500 francs). Les livrets de la caisse des retraites et de la caisse d'épargne sont acquis à l'employé lorsqu'il quitte le service de la Compagnie, à quelque époque ou pour quelque motif que ce soit. S'il meurt en activité de service, la remise est faite à ses héritiers.

La rente produite est augmentée d'un supplément, versé par la Compagnie, qui assure à tout agent âgé de cinquante ans et ayant effectué vingt-cinq ans de service, une pension de retraite égale à la moitié de son traitement moyen pendant les six dernières années de service. Cette pension s'accroit de un quarantième de ce

traitement par année de service en plus, sans pouvoir dépasser les trois quarts du traitement. La pension, allouée à la veuve d'un agent décédé en activité de service, est égale à la moitié de la pension, à laquelle aurait eu droit le défunt au moment de son décès.

Les versements faits par la Compagnie pour le service des retraites de ses agents commissionnés s'élèvent annuellement à environ cinq millions.

Pour les agents non commissionnés et les ouvriers que la Compagnie emploie dans ses ateliers, elle a adopté la combinaison suivante: après cinq ans de service, chacun de ces agents peut subir, sur sa demande, une retenue de 2 % sur son salaire; la Compagnie double le montant de cette retenue et verse le tout à la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse, sur un livret individuel qui est la propriété de l'intéressé. De plus, elle accorde à tout agent non commissionné et à tout ouvrier une pension viagère de 350 francs à l'âge de 55 ans et après vingt-cinq ans de service. Cette pension est augmentée de 10 francs par année de service en plus, jusqu'à un maximum de 400 francs. Elle est reversible par moitié sur la tête de la veuve ou sur celles des orphelins âgés de moins de dix-huit ans. La dépense de la Compagnie s'élève, de ce fait, à plus d'un demi-million de francs.

La Compagnie a encore des magasins de denrée et de vêtements vendus au prix de revient, une boulangerie à Paris et un refectoire qui donne des repas à 53 centimes, des écoles, des ouvroirs. Elle encourage par des prets de capitaux, à 3 % d'intérêt, la construction d'habitations à bon marché.

En résumé, si l'on tient compte de tous les sacrifices que s'impose la Compagnie, on arrive à un total de dépenses de 8.933.000 francs, soit plus du quart du dividende distribué aux actionnaires.

V. Ouvriers des ateliers de construction et de réparation.

La Compagnie d'Orléans possède des ateliers importants de construction à Paris, à Tours, à Orléans et à Périgueux. Elle a en outre des ateliers de réparation et de petit entretien dans toutes les gares, où il existe un dépôt de machines et où aboutit un certain nombre de lignes.

Le nombre d'ouvriers à la journée, employés dans ces dépôts, est d'environ 5000. —

Dans les principaux ateliers, les ouvriers touchent un salaire fixe, plus une prime qui varie d'après la nature et la durée du travail, et qu'on peut évaluer, en moyenne, à 35 % du salaire.

Les ouvriers sont divisés en plusieurs catégories: les monteurs gagnent de 6 à 9 francs par jour; les tourneurs, les chaudromniers, les charpentiers, les forgerons, les outilleurs, les selliers dont il est à peu près impossible de fixer les salaires moyens, qui varient d'après l'importance des primes, et les hommes à la journée qui ne sont liés à aucun métier caractérisé.

Il n'y a pas d'ouvriers gagnant moins de 3 francs par jour, tandis que d'autres gagnent dix, onze et même douze francs par jour.

VI. La question de l'avancement.

Les socialistes ont souvent contesté la possibilité pour les ouvriers de chemin de fer d'arriver aux plus hauts postes.

La Compagnie de l'Est a ouvert à ce sujet une enquête, pour pouvoir démentir par des faits les allégations des socialistes.

Le réseau de l'Est compte quatorze Inspecteurs Principaux ou Principaux adjoints. Deux d'entre eux sont entrés à la Compagnie comme hommes d'équipe, dix comme employés en régie (9 dans les gares, 1 seul dans les bureaux) au salaire de début de 2 francs à 3,25 francs par jour.

Parmi les quarante Inspecteurs, cinq ont débuté comme hommes d'équipe, vingt-cinq comme aides ou employés aux écritures.

Sur les dix neuf chefs de gares de 1ère classe ou hors classe, quatre ont débuté comme hommes d'équipe et treize comme facteurs ou employés. —

II. Les employés d'omnibus et tramways à Paris.

I. Compagnie générale des omnibus de la ville de Paris.

A. Traction animale.

Le personnel employé par la Compagnie Générale comprend de 8200 à 8400 hommes. Chaque année 150 à 200 places deviennent vacantes, alors qu'il y a environ 15 000 demandes d'emplois Il n'est pas besoin de connaissances techniques pour ces candidats, sauf pour les cochers, qui doivent savoir conduire et avoir de la force musculaire et pour les conducteurs auxquels on demande de savoir écrire et compter. Les contrôleurs sont généralement recrutés parmi les anciens sous-officiers. — La fonction des conducteurs est de percevoir le prix des places, de les marquer au compteur à sonnerie et sur leur feuille. —

Les contrôleurs n'ont plus qu'à examiner les feuilles, les comparer avec les chiffres portés au compteur à sonnerie, d'où il faut déduire les correspondances reçues, et avec le nombre des voyageurs présents dans la voiture, enfin recevoir les réclamations des voyageurs. La facilité de remplir ces fonctions, sans apprentissage spécial, explique cette quantité d'aspirants, hors de proportion avec les places qui peuvent être accordées. Et encore faudra-t-il tenir compte que la Compagnie, cherchant avant tout des gens robustes, les trouvent de préférence dans les campagnes, où les métiers rémunérateurs sont rares, et où l'on ne redoute pas les besognes un peu rudes! —

Malgré ces nombreuses compétitions de gens peu exigeants et facilement aptes au métier qu'ils sollicitent, le syndicat ouvrier a permis aux employés de la puissante Compagnie de défendre leurs salaires et d'améliorer leur sort, ainsi que nous le verrons plus tard. — Examinons en ce moment les différentes catégories d'ouvriers d'omnibus:

I. Employés de dépôts.

Sous ce titre général, on comprend une foule de travailleurs occupés à des travaux très divers, en dehors même des dépôts parfois, comme, par exemple, les côtiers qui conduisent les chevaux de renfort pour les côtes rapides; — mais le recrutement de toute cette catégorie de travailleurs est identique. — Ce personnel comprend les laveurs, les palefreniers, les relayeurs (qui conduisent aux stations d'omnibus les chevaux de relai). — La durée de travail de tous ces gens est uniformément fixée à douze heures. — Ils n'ont droit à aucune journée de repos (payée), et leur salaire suit la progression suivante:

Salaires de début . . .	3,50	fr. par jour
2e et 3e mois . . .	3,75	„ „ „
après le 3e mois . .	4,25	„ „ „
après 3 ans . . .	4,50	„ „ „
après 6 ans . . .	5,—	„ „ „

Ce personnel est assez stable. Un quart environ a plus de trois ans de service.

II. Conducteurs et cochers.

Les cochers sont choisis, le plus souvent, dans les employés de dépôt.

Les conducteurs sont recrutés, sur recommandation surtout, puis-

qu'aucune aptitude spéciale n'est demandée et qu'on n'exige que la probité et la politesse à l'égard de la clientèle.

Pour ces derniers, il leur serait facile de frauder la Compagnie, si lorsqu'un voyageur monte dans l'omnibus, ils feignaient de ne point le voir et ne faisaient pas manœuvrer le compteur à sonnerie qui marque le nombre de voyageurs. Aussi la Compagnie a-t-elle imaginé un système de surveillance très étroite, d'espionnage pourrait-on dire, qui force les conducteurs à observer leur consigne. En dehors des contrôleurs officiels, qui se trouvent aux stations et que leur casquette galonnée désigne, il se trouve des contrôleurs secrets qui montent dans l'omnibus en cours de route et que rien ne distingue des autres voyageurs.

Le conducteur est responsable des sommes qu'il a perçues, et, s'il oublie de recevoir le prix d'une place, c'est de sa bourse qu'il doit la payer. Il doit rendre le soir tout le prix de sa recette, sans que le receveur veuille accepter de menue monnaie, or c'est en menue monnaie qu'il a touché le prix des places. Il devra donc aller faire le change, et il le fait chez le marchand de vin, qui profite de cette aubaine pour faire goûter à son client forcé ses plus abominables poisons. La Compagnie ne devrait pas imposer à l'homme qui a touché sa recette en monnaie de la lui rendre en billets de banque. Elle favorise sans s'en douter la propagande alcoolique.

Avant d'être titulaire d'une fonction de conducteur ou de cocher, le candidat doit faire un stage, et remplacer, comme surnuméraire, les absents, ou suppléer à l'insuffisance des titulaires, les jours de fête ou les dimanches. Ils sont tenus d'être, chaque matin, au depôt, lors du départ des voitures, comme s'ils allaient partir avec l'une d'elle, et leurs heures de déplacement ne leur sont payés que trente centimes l'heure! Ils sont cependant assurés d'un minimum de salaire: soixante francs par quinzaine; mais, en réalité, ce minimum est toujours dépassé par le temps réel de travail qu'ils ont donné à la Compagnie, et leur paye de quinzaine n'est jamais inférieure à quatre-vingts francs.

Ce minimum de salaire, obtenu par le syndicat ouvrier, a sa raison d'être. Il empêche la Compagnie de créer un nombre trop considérable de surnuméraires.

Les conducteurs et les cochers titularisés sont payés d'après l'importance de leur voiture.

Ils reçoivent	au début	au bout de trois ans
pour les voitures de 30 places	5,25 fr.	6,25 fr.
„ „ „ „ 40 „	5,50 „	6,50 „

Ils touchent en outre une prime de dix francs par mois sur les lignes particulièrement encombrées, pourvu qu'ils aient fait vingt-quatre journées, au moins, de travail effectif dans le mois.

La Compagnie paie à la Préfecture de Police une certaine redevance pour l'affichage et la publicité dans les bureaux et les voitures. — Une partie de cette redevance est rendue par la Préfecture, pour être distribuée au personnel des omnibus, à titre de primes pour ancienneté de service et de récompenses pour les bons rapports des employés avec le public. Les employés subalternes se plaignent de ce que la plus grosse part de cette somme soit réservée aux inspecteurs. Pour eux, ces gratifications ne s'élèvent pas à plus de huit ou dix francs par an.

Les cochers touchent, en outre, une prime, tous les trois mois, quand il ne leur est pas arrivé d'accident. Cette prime varie de quinze à vingt-cinq francs, selon que la voie suivie par la voiture est plus ou moins encombrée.

Ce système de gratifications s'est substitué au système des amendes, dont tout le monde se plaignait. — Maintenant les employés peu zêlés ne sont plus punis, mais, par contre, les employés zêlés sont récompensés.

La Compagnie a pris, ces dernières années, une décision qui a sérieusement ému son personnel: il s'agit de la suppression progressive des lourds omnibus à 40 places et de leur remplacement par des voitures à 30 places. Il en résulte une sérieuse économie, tant au point de vue du matériel que des chevaux et du personnel. Comme nous l'avons vu, le personnel du petit matériel est un peu moins payé que l'autre, et c'est une régression pour beaucoup de conducteurs et de cochers.

III. Contrôleurs.

Les contrôleurs sont chargés de diriger le départ des omnibus aux têtes de ligne, de faire le contrôle des correspondances [1] et de

[1] En montant dans l'intérieur d'une voiture et en payant trente centimes, prix de la place, le voyageur a droit à une correspondance. Cette correspondance lui permet de monter gratuitement dans un des omnibus ou tramways qui correspondent avec celui dont il descend. — Ces correspondances ne sont valables que pendant un certain espace de temps; après quoi, elles sont périmées. — Aussi portent-elles le numéro de la voiture et l'heure exacte à laquelle elles ont été données.

veiller à ce que le conducteur indique bien au compteur le nombre de voyageurs montés dans la voiture. Ils sont généralement recrutés parmi les anciens sous-officiers. Ils reçoivent un traitement de début de seize cents francs et arrivent rapidement au traitement de dix-neuf cents francs, par des augmentations de cent francs tous les six mois. Alors l'avancement a lieu au choix et ils peuvent atteindre deux mille cinq cents francs, à moins qu'ils ne deviennent inspecteurs, auquel cas ils peuvent gagner de deux mille six cents francs à quatre mille deux cents francs.

Les contrôleurs sont autorisés à augmenter leur traitement par la vente de guides de Paris ou d'indicateurs de chemins de fer; mais cette augmentation de salaire a diminué depuis que la Compagnie a exigé des fournisseurs une redevance annuelle de deux cents francs pour chaque catégorie de publications.

B. Traction mécanique.

La durée du travail de tous les agents du service de la traction mécanique est de douze heures.

Les salaires moyens de ces agents sont les suivants:

Chefs d'équipe	0,70	fr. par	heure
mécaniciens en premier	7,—	" "	jour
mécaniciens en second	6,—	" "	"
chauffeurs en premier	6,—	" "	"
chauffeurs en second	5,50	" "	"
ajusteurs	0,60	" "	heure
chaudronniers	0,60	" "	"
tourneurs	0,60	" "	"
graisseurs, chargeurs / charbonniers / manœuvres d'ateliers	0,45	" "	"
Manœuvres de dépôt: 1er mois de service	3,50	" "	jour
Manœuvres de dépôt: les deux mois qui suivent	3,75	" "	"
Manœuvres de dépôt: du 4e mois jusqu'à 3 ans	4,25	" "	"
Manœuvres de dépôt: de la 4e à la 6e année	4,50	" "	"
Manœuvres de dépôt: après 6 années	5,—	" "	"

Les chefs d'équipes, les mécaniciens et les chauffeurs ont un jour de repos payé par mois. Il en est de même pour les ajusteurs, chaudronniers et tourneurs, lorsqu'ils sont chefs de fosse.

Les chefs d'équipes reçoivent en outre une prime d'économie générale;
les chauffeurs, une prime d'économie de charbon;
les mécaniciens et les graisseurs (du système à air comprimé), une double prime d'économie de charbon et d'économie d'air;
les chargeurs, une prime d'économie d'air;
les charbonniers, une prime d'économie de charbon.

* * *

Les machinistes sont rétribués de la façon suivante, d'après les différents systèmes.

	1ère année de service	2e année	3e année	4e année et au dessus
Vapeur-système Roway	6,— fr. par jour	6,50 fr.	7,— fr.	7,50 fr.
système Serpollet	5,75 „ „ „	6,— „	6,25 „	6,75 „
Air comprimé (ligne Louvre — St. Cloud)	5,75 „ „ „	6,— „	6,25 „	6,75 „
autres lignes . . .	5,50 „ „ „	5,75 „	6,— „	6,50 „

Il est payé aux machinistes un jour de repos par mois.

Au salaire, viennent s'ajouter les primes suivantes:

1º Prime d'économie de coke (système à vapeur) ou d'économie d'air (système à air comprimé).

2º Prime kilométrique ou de bon entretien de la machine.

3º Prime de régularité ou de non-détresse dans le parcours.

4º Prime de non-accidents.

Le montant des trois premières primes est nécessairement variable [1].

La prime d'accidents est ainsi fixée:

	pour les mois de 30 jours	pour les mois de 31 jours
Lignes intra-muros	8 francs	8,50 francs
„ extra-muros	6 „	6,50 „

---

[1] Voici les moyennes des primes d'économie d'air et de coke.

	1ère quinz. de Janvier	2e quinzaine	1ère quinz. de Février	2e quinzaine
Lagny (air)	15,85 fr.	15,40 fr.	14,85 fr.	11,85 fr.
Point du Jour et Sèvres (air). . . .	10,25 „	12,55 „	16,40 „	14,35 „
Jory (coke)	7,85 „	8,65 „	8,65 „	8,65 „
Saint-Ouen (coke) . .	13,85 „	15,25 „	13,30 „	13,30 „

Elle est acquise aux machinistes qui ont travaillé pendant 26 journées dans les mois de 30 jours, 27 journées dans les mois de 31 jours, sans avoir occasionné d'accidents.

C. Frais médicaux et pharmaceutiques — Retraites.

Les frais de médecins de tout le personnel de la Compagnie générale des omnibus sont à la charge de la Compagnie. Les frais de pharmaciens sont supportés par la Société de secours mutuels. Cette Société, divisée en huit sections, administrées et gérées par les employés, reçoit de la Compagnie une subvention mensuelle de 1,25 francs par sociétaire. Le nombre de ces sociétaires est de 9000 environ.

La Société paye à ses membres, en cas de maladie, des secours pendant une année, au maximum. Le montant de ces secours est ainsi fixé:

Pour les contrôleurs: deux francs par jour pendant la première quinzaine, deux francs 50 pendant les deux mois et demi suivants et trois francs pendant neuf mois.

Pour les conducteurs, cochers, machinistes, ouvriers de la traction mécanique, palefreniers, etc., . . . deux francs par jour pendant les douze mois pour certains d'entre eux; deux francs par jour, les premiers temps, et deux francs 50 pendant les autres mois, pour les autres.

Pour les retraites, la part contributive de la Compagnie est de 5 francs par mois et par employé, et, si ces versements seuls ne donnent pas, après 25 ans de service, une pension de trois cent soixante-cinq francs, cette somme est parfaite par un versement complémentaire de la Compagnie.

II. Tramways de pénétration.

Les lignes des omnibus de pénétration sont, pour la plupart, aux mains de la Compagnie générale des omnibus.

En outre, se trouvent deux Compagnies:

1. La Compagnie des tramways-Sud.

2. La Compagnie des tramways-Nord.

Aux tramways-sud, les salaires varient de 5 francs à 6,50 francs; la journée de travail est de dix heures, deux jours de repos sont accordés par mois, l'un de ces jours étant payé. La Compagnie verse 1 franc par mois, au compte de chacun de ses employés, à la caisse de secours. Les indemnités de maladie sont de deux francs par jour,

les médecins et les médicaments sont payés par la Compagnie. En cas de blessures, le demi-salaire est dû au personnel. Les périodes militaires sont payées intégralement.

Chaque employé est commissionné. La Compagnie verse à la caisse des retraites 6 % du salaire de l'employé et celui-ci ne verse que 2 %.

Aux tramways-nord, les salaires varient de 3,60 à 4,20 fr. (pour les cantonniers), de 4,25 à 6,50 fr. (pour les contrôleurs), de 4,75 à 6,50 fr. (pour les électriciens et les receveurs) — ils sont, en outre, de 2,55 fr. pour les garçons-paveurs et de 4,85 fr. pour les hommes de la voie. La journée de travail est de douze heures. Deux jours de repos sont accordés par mois, mais à dates variables, et ils sont payés à demi-solde. La Compagnie verse 2,50 fr. par mois à la caisse de secours pour chacun de ses employés. — Les secours sont de 50 centimes par jour pour l'employé, ils sont majorés de semblable somme pour une femme et pour chacun des enfants.

Les employés ne sont pas commissionnés.

III. Métropolitain.

1o. Personnel non commissionné:

Emplois	Salaires journaliers		
a) Exploitation.			
	3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
Chefs de gares, contrôleurs	6,75	7,—	7,50
Sous-chefs de gares, sous-contrôleurs	6,—	6,25	6,50
Chefs surveillants, chefs de trains	5,50	5,75	6,—
Surveillants	5,—	5,25	5,50
Gardes	5,—	5,25	5,50
Receveuses	3,—	3,25	3,50
Hommes d'équipe	classe unique à 5 francs		
Chefs électriciens	7,—	7,50	8,—
Electriciens	6,—	6,50	7,—
Aides-électriciens	classe unique à 5 francs.		
b) Matériel et Traction.			
Chefs conducteurs	6,75	7,—	7,50
Sous-chefs-conducteurs	6,—	6,25	6,50
Conducteurs	5,50	5,75	6,—
Chefs visiteurs	7,—	7,50	8,—

Emplois	Salaires journaliers		
	3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
Visiteurs	6,—	6,50	7,—
Nettoyeurs-Aides	classe unique à 5 francs.		
c) Voie.			
Chefs d'équipe	7,—	7,50	8,—
Poseurs	5,—	5,50	6,—

La repartition du personnel non-commissionné entre les grades et les classes est faite par le Directeur Général, sur la proposition des chefs de services.

Les modifications à apporter au décompte des sommes dues pour absences, mises à pied, ou autre motif, sont calculées quand il y a lieu de les évaluer en heures, en prenant pour prix de l'heure le dixième du salaire journalier.

2º. Personnel commissionné.

Emplois	Salaires mensuels		
	3e classe fr.	2e classe fr.	1ère classe fr.
a) Exploitation.			
Chefs de gares, contrôleurs	202,50	210,—	225
Sous-chefs de gares, sous-contrôleurs	180,—	187,50	195
Chefs surveillants, chefs de train	165,—	172,50	180
Surveillants	150,—	157,50	165
Gardes	150,—	157,50	165
Receveuses	90,—	97,50	105
Hommes d'équipe	classe unique à 150 francs		
Chefs électriciens	210,—	225,—	240
Electriciens	180,—	187,50	195
Aides-électriciens	classe unique à 150 francs		
b) Matériel et Traction.			
Chefs conducteurs	202,50	210,—	225
Sous-chefs conducteurs	180,50	187,50	195
Conducteurs	165,—	172,50	180
Chefs visiteurs	210,—	225,50	240
Visiteurs	180,—	187,50	195
Nettoyeurs-Aides	classe unique à 150 francs.		
c) Voie.			
Chefs d'équipe	210,—	225,—	240
Poseurs	150,—	165,—	180

Les salaires du personnel commissionné sont payés par quinzaine.

Les rectifications qu'il y a lieu d'apporter au décompte des sommes dues pour absence, mise à pied, ou autre motif, sont calculées, en prenant, comme prix de la journée, le trentième du salaire mensuel et, comme prix de l'heure, le trois-centième de la salaire mensuel.

Un jour de repos est payé par semaine. Dix jours de repos consécutifs sont payés par an, ainsi que toutes les périodes de service militaire. — Les maladies sont payées à journée entière pendant un an, sans cotisation de l'employé. Pour la Caisse des retraites, la Compagnie verse 6 % du salaire, et l'employé 2 %. Les services médicaux et pharmaceutiques sont gratuits, la Caisse de secours est exclusivement gérée par les employés. Enfin les mises à pied n'existent pas, et les employés sont commissionnés au bout de deux ans.

III. Les cochers de fiacre à Paris.

Aucune profession peut-être n'a été l'objet d'autant de réglements de police que celle des cochers de voitures de place de Paris. Le cocher est soumis à un régime spécial et en butte à des contraventions sans nombre, dont le résultat le plus clair consiste en amendes. Pour exercer la profession, il n'est pas nécessaire d'être français, mais il faut avoir 18 ans révolus et être pourvus d'un permis de conduire. Sous l'Empire, il fallait en outre se fournir d'un uniforme spécial approuvé par la Préfecture de police et d'une feuille de travail, sur laquelle le cocher devait inscrire ses heures d'arrivée aux stations et ses heures de départ, de même qu'il devait indiquer l'endroit où il avait pris et déposé des voyageurs sur la voie publique ainsi que les heures de départ et d'arrivée.

En 1872, les cochers entrant à la Compagnie Générale étaient obligés de verser un cautionnement de 200 francs et de payer leurs uniformes. Ils travaillaient en général à la feuille. D'après ce système, la totalité de la recette accusée par la feuille de travail revenait à la Compagnie, qui payait au cocher un salaire fixe. Ce salaire était de 3 francs, de 1855 jusqu'en 1865. Il fut alors porté à 4 francs. — Sur cette somme, la Compagnie retenait 50 centimes pour le cautionnement, qui était débité de la valeur des objets fournis et du chiffre des contraventions et des amendes. Elle retenait en outre 10 centimes pour les accidents et les avaries. Il est vrai que la Compagnie restituait tous les mois l'excédent du compte-cautionne-

ment, mais, au dire des vieux cochers, cette éventualité était rare et les amendes dépassaient le plus souvent le taux de la somme retenue.

Le salaireétait donc en réalité de 2,40 francs jusqu'en 1865 et de 3,40 francs ensuite. — A cette somme fixe venaient s'ajouter les pourboires.

Avec ce système, la surveillance devait être très étroite, et elle était toujours insuffisante, bien qu'on eût pris la précaution de mettre à pied les cochers dont les recettes moyennes semblaient trop faibles. C'était un encouragement au vol pour les cochers qui ne remettaient pas toujours dans leur intégralité les recettes qu'ils avaient perçues.

Vers 1872, on commença à travailler à la moyenne.

La moyenne est le prix de location que le cocher paie pour le matériel qui lui est fourné. L'intégralité de la recette lui appartient, et il travaille ainsi à ses risques et périls. Cette location est faite dans des conditions toutes particulières. Le prix n'en est pas discuté à l'avance; le cocher l'ignore lorsqu'il prend sa voiture; il n'en a connaissance que le lendemain matin, au moment où il doit le verser. La moyenne est en effet fixée au jour le jour, d'après le temps qu'il fait, l'activité des affaires et le plus ou moins d'intensité de la circulation, en un mot, d'après la recette supposée du cocher et probablement aussi d'après le nombre de ceux qui se présentent pour travailler.

Pour l'établir, en 1892, la Compagnie Générale prenait pour base „le produit donné par les feuilles tenues par un certain nombre de cochers inscrivant régulièrement leur travail journalier". Ces cochers de confiance étaient payés au salaire fixe.

Les cochers ne pouvaient pas à leur gré travailler à la feuille ou à la moyenne, ils devaient opter pour l'un ou l'autre système; mais la recette de ceux qui continuaient à travailler suivant l'ancien système ne devait pas être inférieure de plus de 2 francs au chiffre de la moyenne, sans quoi ils étaient mis d'office au régime de la moyenne. Aussi arrivait-il que, pour éviter d'y être assujettis, certains cochers marquaient sur leurs feuilles des courses qu'ils n'avaient pas faites et qu'ils devaient solder de leur bourse. — Le travail à la feuille avec ce minimum avait donc le grave défaut de rendre les cochers malhonnêtes, en les poussant à dérober une partie de leurs recettes, dans les journées fructueuses, pour compenser la perte des mauvaises journées.

Le travail à la moyenne devient bientôt la seule règle en usage.

En 1896, le cautionnement fut réduit à 50 francs, les cochers n'eurent plus à faire de versement quotidien de 60 centimes. — L'habillement d'uniforme fut également mis à la charge de la Compagnie, qui institua pour son personnel une caisse d'épargne et une prime de cent francs pour tous les cochers qui auraient travaillé pendant 320 jours dans l'année. En 4 ans, ces diverses réformes coûtèrent à la Compagnie Générale une somme de 6 108 788 francs; mais elles lui fournirent l'occasion de faire une sélection dans son personnel. En 1899 le nombre des cochers ayant travaillé plus de 320 jours s'élevait à 1475.

Il faut ajouter qu'en 1890 la Compagnie avait créé une réserve, dont le revenu était destiné à constituer des retraites pour ses cochers vieux et inferieurs. En 1899, cette réserve s'élevait à 648 000 francs.

L'industrie des loueurs de voitures de place a fait l'objet d'une réglementation très compliquée. Ainsi voit-on la société coopérative des cochers de Paris obligée, en 1876, de faire modifier des coupés qui avaient une hauteur inférieure de quelques centimètres à celle qui était prévue par les ordonnances de police.

En 1855 une sorte de monopole avait été instituée au profit de la Compagnie Générale, mais ce monopole fut supprimé en 1866. Cela n'empêcha pas la Compagnie de distribuer à ses actionnaires pendant 28 années un dividende moyen de 30 francs 97, tout en constituant des réserves qui s'élèvent à près de 5 millions, et en amortissant considérablement son matériel[1].

Devant cette concurrence, le nombre des petits loueurs, qui s'était élevé à 1500 en 1872, n'était plus que de 900 en 1899, alors que le nombre des voitures s'élevait de 6400 à 11 900. — De nombreux petits loueurs, pour y résister, durent aller s'établir dans la banlieue, à Levallois, Clichy et Neuilly. —

Mais, depuis quelques années, la Compagnie Générale a vu ses bénéfices considérablement diminuer, à ce point que, pour l'exercice 1899, elle n'a pu distribuer qu'un dividende de 5 francs par action, soit 1 % du capital.

Les autres Compagnies ne sont pas plus prospères. L'Urbaine, malgré la réduction de son capital et les évaluations élevées de son matériel, n'est pas encore arrivée à donner un dividende. L'Abeille ne donne pas non plus de dividendes. On serait donc porté à croire

[1] Cet amortissement dépasse 6 millions de francs.

que l'industrie des voitures de place traverse actuellement une phase des plus critiques. Cette situation provient de l'augmentation incessante des droits de douane et d'octroi, et surtout des droits de douane sur les chevaux[1] et les maïs, et aussi des épidémies qui ont décimé la cavalerie. L'accroissement des autres moyens de transport doit également entrer en ligne de compte dans les causes de cette crise, dont souffrent surtout les petits loueurs, appelés peu à peu à disparaître.

* * *

Par contre, les sociétés coopératives de cochers n'ont jamais été plus prospères.

C'est vers la fin de 1892 que fut créée la première coopérative des cochers, par quelques braves gens qui s'imaginaient que les frais d'entretien d'un équipage ne dépassaient pas dix francs par jour. Ils avaient pour tout capital 6 700 francs. Aujourd'hui, ils savent que les frais d'achat et de premier établissement, pour un seul cocher, varient de 4000 à 7000 francs.

Enfin, sept d'entre eux se lancèrent; ils achetèrent dix chevaux, et louèrent, n'ayant pas de quoi les acheter, quatre voitures. La chance leur sourit, ils réussirent brillamment et on suivit leur exemple.

Dans les Sociétés coopératives, les cochers, intéressés à la conservation de leurs chevaux, sont plus soigneux que les cochers des Compagnies, guidés uniquement par l'appât du gain et trop souvent „massacreurs de chevaux". Ils ont beaucoup moins de contraventions, beaucoup moins d'accidents, et, détail à noter, les Compagnies d'assurances recherchent fort leur clientèle et leur font des prix de faveur. En 1897, par exemple, les accidents coûtèrent à la Compagnie générale, 0 fr. 34 par journée de travail, et à une Société coopérative, les Cochers de Paris, 0 fr. 10 seulement.

Les coopératives n'ont pas à se préoccuper du personnel de leurs cochers, élément qui apporte, en dehors des grèves, tant de variations à l'exploitation des loueurs par l'irrégularité de son travail et le matériel que son chômage laisse sans emploi aux époques de morte-saison. On peut estimer de ce fait le déficit annuel de la Compagnie générale à 250 000 journées de voitures, ce qui représente un chômage de plus de deux mois pour la totalité du matériel!

[1] Les droits de douane sur les chevaux ont été portés de 30 à 200 fr.; et la presque totalité de la cavalerie est achetée à l'étranger.

Pour remédier à ces causes de perte, une prime a été instituée en faveur de tout cocher travaillant plus de 320 jours par an. Si cette prime avait pour résultat d'enrayer cette irrégularité du travail, la puissance de ses moyens d'action permettrait à la Compagnie de fixer des moyennes à peu près égales à celles des grandes coopératives, tout en réalisant encore de sérieux bénéfices.

Car les moyennes, dans les coopératives, sont toujours de deux ou trois francs inférieures aux moyennes des Compagnies. Ce qui ne veut pas dire que les cochers coopérateurs gagnent trois francs de plus par jour, mais qu'ils peuvent gagner les mêmes salaires en travaillant moins, et par suite en fatiguant moins leur cavalerie.

Au point de vue moral, les associations coopératives de cochers ont une influence considérable sur leur membres. Elles les incitent à l'épargne, en leur imposant des versements journaliers pour la libération de leur souscription. Elles prennent leurs économies en dépôt et leur donnent un intérêt rémunérateur. Aussi voit-on certains cochers qui possèdent 10 000 et 15 000 francs dans la caisse sociale, alors qu'à leur entrée dans la Société, ils avaient péniblement amassé les cinq cents francs nécessaires pour payer leurs droits d'entrée.

Si les cochers ne sont pas, en beaucoup plus grand nombre, associés par la coopération, c'est que beaucoup d'entre eux considèrent leur profession comme transitoire, attendant l'heure où ils pourront acheter, soit un petit fonds de commerce à Paris, soit des terres dans leur province. Or, il n'est pas toujours possible de se retirer de l'association quand on le désirerait. Tant que l'association coopérative n'a pas atteint un certain degré de prospérité, elle stipule des délais assez longs, pour le remboursement des sociétaires.

Les coopératives de cochers ne peuvent pas être éphémères, comme certaines participations. Elles exigent des installations et un matériel coûteux, qui nécessitent, au début, des sacrifices.

Puis, les cochers arrivent le plus souvent de leur village, sans gros capital. Et ils trouvent la Compagnie générale, qui les habille et ne leur demande qu'un cautionnement de cinquante francs. Si même ils ont quelques économies, ils sont méfiants comme tous ceux qui les ont amassées à grand'peine, et ils prefèrent gagner moins, que de risquer leur argent.

*   *
*

Le cocher n'est pas un salarié ordinaire, il règle son travail comme il l'entend et le finit à l'heure qui lui convient. C'est un commerçant, qui va, sur la voie publique, offrir sa marchandise. Le produit de sa recette est essentiellement variable et tient le plus souvent à une foule de circonstances, auxquelles sa volonté reste étrangère; néanmoins son activité et sa vigilance sont les plus sûrs garants de sa réussite, qui dépend également de sa politesse et de sa tenue.

On ne saurait indiquer d'une façon très précise quel est son salaire moyen; mais on peut affirmer, cependant, qu'un cocher soigneux et actif, ayant un équipage bien tenu, ne gagne pas moins de 6 à 7 francs par jour. — Les vieux cochers estiment que leur gain journalier actuel est équivalent, sinon supérieur, à celui d'il y a 15 ou 20 ans. — Le mode de travail est changé, mais son produit reste, à peu près, le même.

Chaque cocher a, à sa disposition, une voiture et trois chevaux. Un cheval fait le service du premier jour, depuis le matin jusqu'à six ou sept heures du soir, un autre fait le même service, le lendemaine, et le troisième, qui est en général le moins bon, est attelé tous les soirs de sept heures à minuit, ou même deux heures du matin.

D'autres cochers travaillent à la petite moyenne. Ils ne relaient pas, et le même cheval fait le service, depuis le matin jusqu'au soir. Dans ces conditions, l'épuipage doit être rentré, au plus tard, à minuit et demi. Comme le gain est moindre, le prix de la moyenne est abaissé de 1,50 francs environ.

Les grandes Compagnies attribuent une voiture à chaque cocher; les petits loueurs font parfois desservir la même voiture par deux cochers. On dit alors qu'ils sont employés à la petite journée. Le cocher de nuit paie sa location de 5 à 6 francs; celui de jour, de huit à dix francs. Les voitures de nuit appartiennent toutes à ce régime. Les grandes Compagnies, qui n'usent pas de ce système, n'ont pas de voitures sorties, passé deux heures du matin. Aussi ne trouve-t-on aux gares que d'abominables et honteux véhicules.

Les frais de cour (paiement des laveurs de voitures et de palefreniers) incombent aux cochers.

Indépendamment des cochers à la moyenne, il existe deux autres catégories de cochers, au salaire fixe:

Les cochers de „voitures au mois“ qui reçoivent un salaire mensuel de 200 francs et des pourboires.

Les cochers des „voitures de cercle" qui gagnent 6 francs par jour et des pourboires.

* *
*

Les laveurs de voitures sont payés 4,50 francs par jour. Ils touchent — ou devraient toucher (car braucoup de cochers ne les paient pas régulièrement) — de chaque cocher, dont ils ont lavé la voiture, une somme de 25 centimes par jour. Ils lavent en moyenne 14 voitures, et gagnent environ sept francs cinquante.

L'appel des laveurs a lieu à onze heures du soir, à la rentrée des voitures. Leur travail, pour 14 voitures, se termine à quatre heures du matin. Ils doivent ensuite ramasser les sacs vides, préparer les lanternes, brosser les tapis, faire le harnachement.

A dix heures du matin, les laveurs, désignés pour la forge, s'y rendent, alors que les autres font les écuries et les cours et conduisent les chevaux aux dépôts.

Les hommes employés à la forge arrêtent leur travail à midi, pour le reprendre à deux heures et le terminer à cinq heures. Ils reçoivent un salaire supplémentaire de cinquante centimes.

Les palefreniers reçoivent un salaire moyen de 4 à 5 francs. Ils reçoivent, des cochers, des pourboires qui peuvent s'élever à 4 francs par jour. Ils doivent fournir leurs instruments de pansage.

Quand ils sont de garde, ils peuvent rester 36 heures sans se coucher.

Tout ce personnel accessoire n'a pas de jours de repos payés.

* *
*

La Compagnie générale a constitué en faveur de son personel une Société de secours mutuels, dont nous allons donner la situation pour 1899:

Recettes.	francs
Cotisations des membres participants . .	121 550,—
honoraires . . .	680,—
Droits funéraires	12 219,—
d'admission	5 783,—
Intérêts divers et dons	909,22
Allocation de la Compagnie	13 955,20
Amendes	240,50
Total	155 336,92

Dépenses.	francs
15 520 journées de maladie à 2 francs .	91 040,—
475 journées de maladie à 1 franc . . .	475,—
Honoraires de médecin	24 247,30
Frais de pharmacie	31 551,77
Frais funéraires (76 décès)	11 948,30
Frais divers, bains, bandages	10 099,95
Secours à 41 veuves ou orphelins . . .	4 100,—
Cotisations remboursées	1 454,—
Total	174 916,32

Excédent des dépenses: 19 579,40 francs.

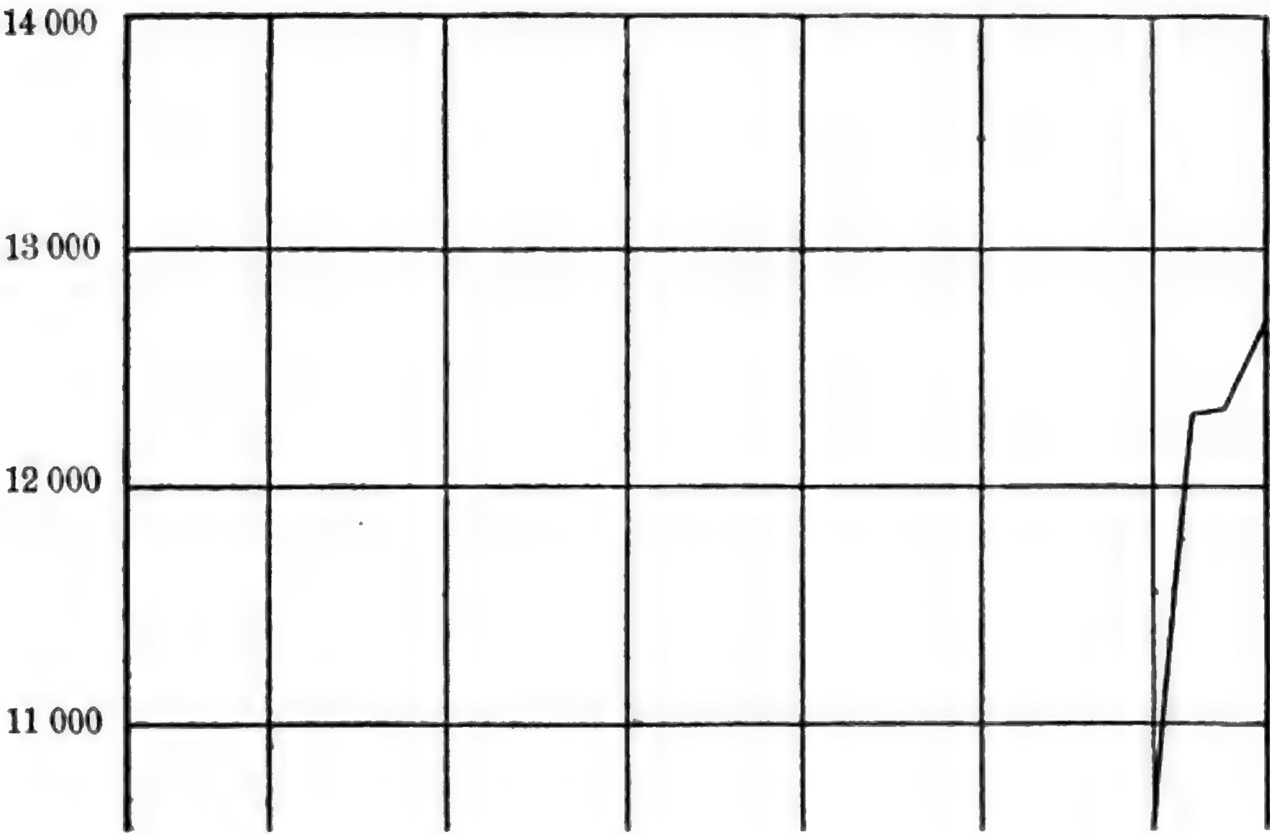
La Compagnie prend à la charge tous les frais d'administration Elle verse en outre à la société une somme égale au dixième des cotisations fournies par les membres participants. En réalité, la société de secours mutuels lui coûte environ 30 000 francs par an.

La cotisation des cochers est de 2 francs par mois, augmentée de 2 francs par an pour les frais funéraires. Le droit d'entrée est de 5 francs. Le nombre des sociétaires est de 4844, et le nombre des cochers, secourus en 1899, de 2932. Indépendamment des soins médicaux et pharmaceutiques, le cocher malade reçoit une indemnité quotidienne de 2 francs.

Les dépenses, avous-nous vu, ont dépassé en 1899 de 19 579,40 francs les recettes. Bien que la société possède un capital, en actions et obligations, s'élevant à 42 264 francs, le déficit n'a pas été pris sur ce capital. Il a été comblé par la Compagnie, qui en a débité la société.

La Compagnie a également institué une caisse de retraites, qui fonctionne exclusivement à ses frais. Elle sert actuellement, sur ses bénéfices, une pension de 365 francs à 80 vieux cochers. — Pour jouir de cette retraite, ils doivent être âgés de soixante ans, au moins, et avoir travaillé, pendant vingt ans, à la Compagnie.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.


Anzahl der Pferde
Zahl der Pferde bei Droschken, Omnibussen und Pferdebahnen in den Jahren 1866—1898.
14 000
13 000
12 000
11 000

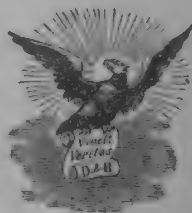
Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

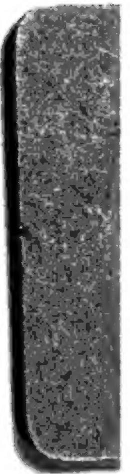
XCIX.

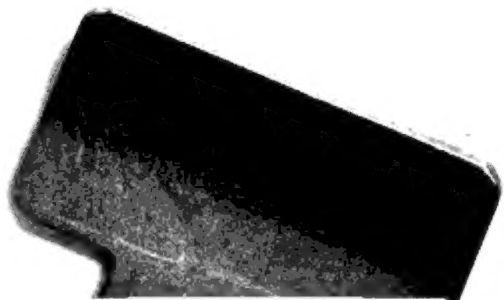
Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.





Digitized by Google